Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

Garde côtière canadienne | Canadian Coast Guard

Saluti Primum, Auxilio Semper
Sécurité d'abord, Service constant

RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE

Canada

Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

Garde côtière canadienne | Canadian Coast Guard

Saluti Primum, Auxilio Semper
Securite d'abord, Service constant

RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE

Canada

Publié par:

Direction générale de la Flotte
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Rapport annuel de la Flotte
1re édition - Octobre 2007
Disponible sur le site Internet de la GCC:
www.ccg-gcc.gc.ca/

N° de cat. Fs151-11/2007
ISBN 978-0-662-69790-9

N° de cat Fs151-11/2007F-PDF
978-0-662-09169-1

© Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2007

Imprimé sur du papier recyclé

2008-01453/

TABLE DES MATIÈRES

(Période de déclaration : du 1er avril 2006 au 31 mars 2007)

Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne 1

1 Servir les Canadiens et les Canadiennes 4

1.1 Nos clients 5
1.2 Nos opérations 6
1.3 Notre environnement 8

2 Notre personnel 10

3 Nos navires et nos hélicoptères 14

4 Nos services aux clients 16

4.1 Garde côtière canadienne 17
4.1.1 Services d'Aides et de voies navigables 17
4.1.2 Services de déglaçage 18
4.1.3 Services de recherche et de sauvetage 20
4.1.4 Services de Sûreté maritime 21
4.1.5 Services d'intervention environnementale 23
4.1.6 Services de communications et de trafic maritimes 24

4.2 Pêches et Océans Canada 25
4.2.1 Sciences 25
4.2.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture 26

4.3 Autres ministères et organismes du gouvernement 29

5 Évaluation du rendement 32

5.1 Prestation sûre et sécuritaire 32
5.2 Prestation efficace 34
5.3 Prestation efficiente 35

6 Notre planification financière et opérationnelle 38

7 Perspectives d'avenir 40

8 Personnes ressources au sein de la gestion 42

1 SERVIR LES CANADIENS ET LES CANADIENNES

Le Canada est une nation côtière, dotée d'une tradition maritime très ancrée et qui dépend du transport maritime et des industries primaires. Son littoral et son archipel figurent parmi les plus étendus du monde, ses réseaux hydrographiques intérieurs s'étendent sur quelque 3 700 kilomètres (du golfe du Saint-Laurent au lac Supérieur) et la zone économique exclusive canadienne représente une surface de 3,7 millions de kilomètres carrés avec toutes les responsabilités de gestion que cela suppose. En tant que telle, l'importance pour le Canada de se doter d'une présence fédérale maritime, de services et de capacités réactifs et opérationnellement prêts ne saurait être trop soulignée.

Le gouvernement fédéral est mandaté pour jouer un rôle exemplaire dans l'utilisation et le développement durables de nos océans et voies navigables intérieures. La Garde côtière canadienne (GCC) est l'institution nationale à travers laquelle le Canada exerce son influence et sa présence sur la plupart des eaux du pays.

La GCC possède une longue expérience en matière de prestation de services maritimes dans l'intérêt du gouvernement du Canada et s'est dotée de programmes et de services bien définis. Au cours d'une journée typique, la GCC :

- Sauve huit vies;
- Prête main forte à 55 personnes dans 19 situations de recherche et de sauvetage;
- Traite 1 127 contacts radio maritimes;
- Gère 2 346 déplacements de navires de commerce;
- Fournit 55 services d'aide à la navigation;
- Escorte quatre navires de commerce à travers la glace;
- Effectue 12 patrouilles de pêche, soutient 8 relevés scientifiques et 3 missions hydrographiques;
- Intervient sur trois événements de pollution déclarés; et
- Sonde 5 kilomètres de fond de chenal maritime.

Notre mandat prescrit par la loi

Le mandat de la Garde côtière est consenti par la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui confère au gouvernement fédéral une autorité exclusive sur la navigation et les navires, les balises et les bouées, les phares et l'île de Sable. La *Loi sur les océans* et la *Loi sur la marine marchande* du Canada confèrent à l'Organisme son mandat spécifique.

La *Loi sur les océans* confère au ministre canadien des Pêches et des Océans la responsabilité des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation d'aides à la navigation, de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, de services de déglaçage et de surveillance des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité dans les secteurs de recherche et de sauvetage, d'intervention en cas d'incident de pollution et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la fourniture de navires, hélicoptères et autres services.

La *Loi sur la marine marchande* confère au ministre des Pêches et des Océans du Canada des responsabilités, des pouvoirs et des obligations relatifs aux aides à la navigation, à l'île de Sable et l'île de St-Paul, à la recherche et au sauvetage, à l'intervention contre la pollution du milieu marin et aux services de trafic maritime.

L'Administration centrale de la Flotte et les directions des services opérationnels régionaux (Flotte) gèrent et exploitent la flotte qui constitue un symbole visible de l'identité canadienne. Les navires et les hélicoptères de la GCC, qui se distinguent par le rouge et blanc de leur coque, et les officiers et équipages en uniforme, communiquent aux Canadiens et aux Canadiennes une sensation immédiate de présence fédérale, de sécurité et de sûreté sur le terrain, dans le cadre de leurs fonctions et responsabilités normales ou lors de leurs interventions sur une urgence fédérale ou autre. La flotte civile opérationnelle agit à titre d'intervenant en mer, appuyant de la sorte toutes les priorités maritimes du gouvernement fédéral.

1.1 Nos clients

À titre de propriétaire/exploitant de la flotte civile du Canada, la Flotte appuie le Canada et ses citoyens sur quatre fronts d'égale importance :

- La prestation des services de la GCC, associés aux aides à la navigation (Aides et voies navigables), au déglaçage, à la recherche et sauvetage (SAR), à la Sûreté maritime, aux interventions sur les incidents de pollution (Intervention environnementale), et aux services de communications et de trafic maritimes (SCTM);
- L'appui aux programmes de Pêches et Océans Canada (MPO) à travers la fourniture de navires et de professionnels maritimes pour l'accompagnement des activités scientifiques du ministère (Sciences du MPO) et une assistance dans la gestion et la protection des ressources de pêche (Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO (GPA));
- Le soutien des activités non-militaires des autres ministères et organismes du gouvernement (AMG); et
- La défense des intérêts canadiens au sens large par son intervention sur les priorités maritimes du gouvernement fédéral et les urgences naturelles ou d'origine humaine.

Le Graphique 1 illustre l'utilisation relative des actifs de la flotte en fonction de la demande des clients. Près des trois-quarts de nos services sont

Un hélicoptère C-GCHW assigné au déglaçage et à la patrouille de SAR

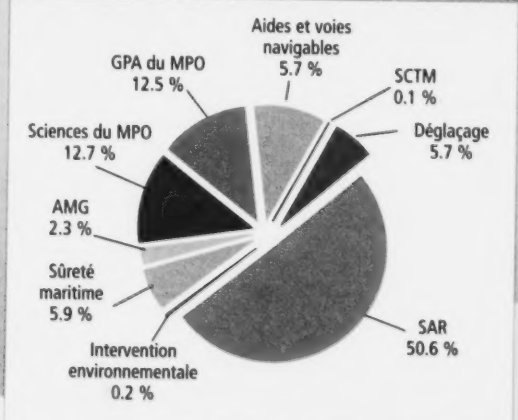
Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

assurés dans le cadre du soutien aux services de la GCC, 51 % pour les prestations de services de recherche et de sauvetage (sans doute le plus important des services fournis par la GCC) et 5,9 % pour la Sûreté maritime.

Les services au MPO représentent un quart de tous les services assurés par la Flotte, alors que les autres ministères représentent à peine plus de 2 %.

Les services dédiés à chaque client sont analysés en plus de détails en Section 4.

Graphique 1: Répartition des clients de la Flotte, 2006-2007 (% de jours opérationnels)



1.2 Nos opérations

La Flotte gère efficacement ses responsabilités diverses et variées, en partie parce qu'elle est un organisme versatile et hautement adaptable. Elle est active dans cinq régions (voir Figure 1), avec des Centres des opérations régionales (COR) qui assignent des activités aux navires et aux professionnels maritimes afin de répondre aux besoins du service, ainsi qu'avec un Centre national de coordination (CNC) qui facilite la gestion nationale de la Flotte et des interventions nationales intégrées en cas de besoin.

La Flotte a établi des méthodes et des politiques opérationnelles nationales pour tous les aspects de ses opérations, notamment la mise en place de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité (SGSS). Les professionnels sur le terrain et en mer respectent ce cadre national au quotidien et effectuent les analyses sur place, afin de prendre les décisions opérationnelles les plus appropriées quelles que soient les circonstances. À cet effet, ce qui importe avant tout, c'est d'équilibrer les besoins des clients avec des opérations sûres et en fonction d'autres facteurs tels que le climat et le risque.

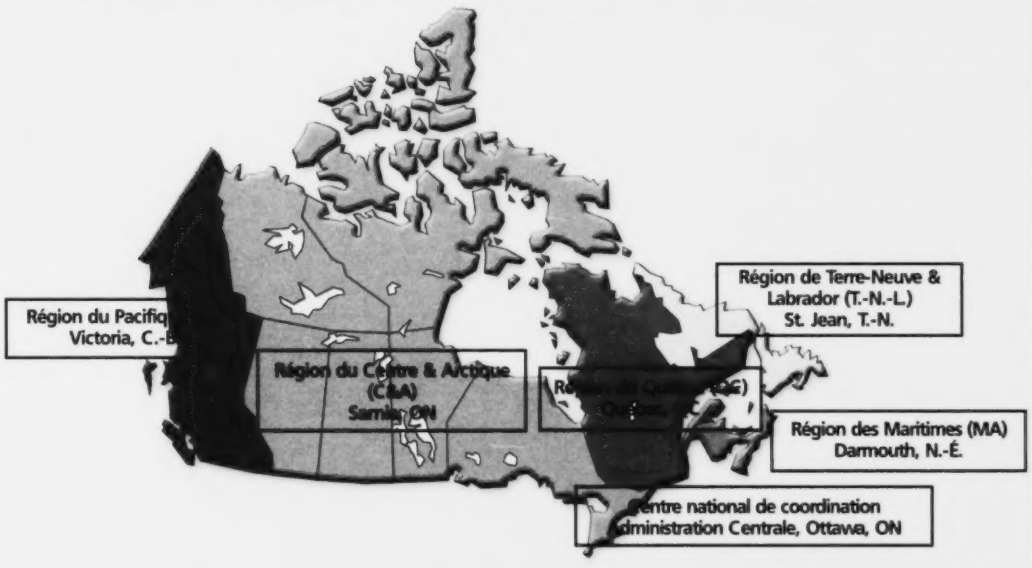
Centre national de coordination de la Garde côtière canadienne

Les attaques terroristes du 9 septembre 2001, de même que les catastrophes naturelles comme l'ouragan Katrina de 2005, soulignent la nécessité d'une intervention gouvernementale intégrée et multidisciplinaire. Les opérations de la GCC sont gérées et coordonnées principalement dans les régions, à travers les COR.

Dans l'éventualité d'une urgence grave ou d'un incident concernant la sécurité nationale, la coordination nationale permet de veiller à ce que la haute direction de la Garde côtière reçoive des renseignements immédiats et précis sur lesquels fonder ses décisions et soutenir efficacement la prise de décision au niveau du gouvernement du Canada.

C'est dans ce contexte précis que la GCC a établi le CNC.

Figure 1 : Centres des opérations régionales de la Flotte



En ce qui concerne la recherche et le sauvetage, c'est un Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) ou un centre secondaire de sauvetage maritime qui affecte directement les navires, selon les lignes de pratiques internationales. Ces situations sont gérées par les Forces canadiennes en collaboration avec la GCC, qui régentent la mission et l'intervention en vue d'assigner les activités à tout navire ou hélicoptère disponible. Afin d'assurer des services SAR, de couverture de mission et de préparation à l'intervention appropriés, les navires de la Garde côtière se voient affecter des zones de patrouille par les COR. Ces derniers et le CNC sont reliés aux centres des opérations des autres ministères et organismes du gouvernement dotés de responsabilités similaires, tels que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), les Forces canadiennes et les représentants (nationaux/régionaux/municipaux) de la protection civile. Des exercices réguliers impliquant tous les membres de l'organisation permettent de garantir une intervention efficace et coordonnée en cas d'incident.

Au cours des dernières années, les préoccupations relatives à la Sûreté maritime ont souligné l'importance d'une telle coordination, outre un commandement et un contrôle intégrés. En 2006-2007, la GCC a œuvré à l'amélioration de sa structure afin de mieux analyser et prendre des décisions plus éclairées dans le cadre de ces activités. Ces efforts ont consolidé la collaboration actuelle de la GCC avec ses partenaires, améliorant ainsi et exploitant à son maximum l'efficacité du gouvernement du Canada.

Le programme des Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime (EESM) constitue un exemple de premier ordre de cette coopération entre les divers organismes, notamment au niveau de la Flotte et de la GRC qui procèdent à des patrouilles armées conjointes sur les Grands Lacs et le réseau maritime du Saint-Laurent, renforçant de la sorte la Sûreté maritime et l'intégrité des frontières du Canada.

Amélioration des communications entre les navires et la terre : le projet « Courriels en mer »

La plupart des Canadiens tiennent pour acquis l'accès à la messagerie électronique. Tel n'est pas le cas des officiers et équipages à bord des navires de la GCC. Le projet « courriels en mer » a démarré avec une installation pilote à bord du *NGCC Sir William Alexander* au cours de l'été 2006. Cette opération a été complétée avec succès sur 12 navires cette année.

Le projet avait pour objectif initial de faciliter les communications personnelles à partir des navires et a nettement amélioré le moral des équipages affectés en mer sur des périodes prolongées. Bien que l'intention n'était pas d'en faire un système administratif complet pour les navires de la GCC, ce mécanisme accélère néanmoins la diffusion de cartes des glaces et permet aux navires de fournir à l'occasion de l'information publique au personnel à terre, contribuant ainsi à une meilleure évaluation des situations. En raison de son succès, ce projet va être généralisé à un total de 38 navires.

NGCC Edward Cornwallis, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de MA

1.3 Notre environnement

Le rythme du changement s'est accéléré au cours de la dernière décennie et ne s'est pas ralenti en 2006-2007. La demande pour l'ensemble des services de la GCC a continué d'augmenter, en raison des facteurs suivants :

- Le niveau croissant du trafic global des navires, entraînant un risque plus important d'accidents maritimes et de déversements d'hydrocarbures;
- Le changement climatique, en particulier en Arctique, qui pourrait prolonger la durée de la saison de la navigation commerciale et intensifier la demande en matière de soutien aux activités scientifiques;
- La sensibilisation croissante aux activités de Sûreté maritime et de contrôle;
- Le potentiel accru de la migration clandestine et la nécessité d'une intégrité au niveau des frontières; et
- La conscience accrue des préoccupations d'ordre écologique et les préoccupations croissantes relatives à une eau et un environnement propres.

De plus, les Canadiens et les Canadiennes sont désormais plus exigeants en ce qui concerne l'aptitude du gouvernement à intervenir tant rapidement qu'efficacement face à une catastrophe naturelle ou d'origine humaine, une urgence nationale, une priorité maritime ou une menace pour la sécurité ou l'environnement.

L'avenir devrait se traduire par une diversité accrue des demandes faites à la GCC, renforçant de la sorte la nécessité d'une flotte sûre et sécuritaire, efficace, efficiente, adaptable et apte aux interventions, dotée de professionnels maritimes capables d'intervenir sur des incidents et des crises et d'assurer des services à une vaste diversité de clients et de partenaires dans l'ensemble du gouvernement, ainsi qu'aux institutions publiques et privées.

NGCC Martha L. Black, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de QC

Amélioration de la sécurité à bord des hélicoptères

Au cours de l'année passée, un groupe de travail de la GCC et de Transport Canada a été mis sur pied dans le but d'améliorer la sécurité des passagers à bord de nos hélicoptères.

Ce groupe de travail a instauré un certain nombre de normes qui dépassent ostensiblement les exigences réglementaires et constituent aujourd'hui des instructions permanentes d'opération pour la Flotte de la Garde côtière canadienne. Ces normes concernent :

- Le port du casque obligatoire pour les passagers avants pendant toute la durée du vol;
- Les fusées éclairantes personnelles obligatoires sur les vêtements de flottaison individuels;
- Des balises de localisation personnelles obligatoires en plus des balises de localisation installées à bord des hélicoptères;
- Le port encouragé d'une combinaison d'immersion pour passager d'hélicoptère, pour tous les vols au-dessus de l'eau;
- La possibilité d'une formation approfondie en matière de sécurité pour les « utilisateurs fréquents »; et
- La possibilité d'une formation accrue en matière de sécurité dans chaque région.

NGCC Terry Fox, brise-glace lourd
Photo : Gracieuseté de MA

2 NOTRE PERSONNEL

Le professionnalisme et le dévouement du personnel de la GCC sont les facteurs fondamentaux qui lui confèrent la confiance des Canadiens et des Canadiennes. L'accent mis récemment sur l'intégration de la planification des ressources humaines dans le Plan d'activités 2007-2010 de l'Organisme a permis de faire en sorte que la Flotte se dote du personnel navigant qualifié et professionnel dont elle a besoin pour assurer ses services à venir.

La majorité des employés de la GCC est constituée par du personnel navigant, servant les Canadiens et les Canadiennes en mer, tandis que les autres occupent des postes opérationnels à terre. En plus des 2 485 membres du personnel navigant au sein de la Flotte, quelque 180 (soit 7 %) assurent un soutien opérationnel et des services de gestion à terre, au sein des COR, des branches régionales et de l'administration centrale (voir le Tableau 1 qui illustre les statistiques du personnel en mer).

Tableau 1 : Aperçu des statistiques pour le personnel navigant en octobre 2006

	T.-N.-L.	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
OFFICIERS DE NAVIRES (SO)						
Portés à l'effectif (ETP[1])	171	238	103	158	178	848
Portés à l'effectif (durée déterminée)	2	4	4	18	11	39
Total SO portés à l'effectif	**173**	**242**	**107**	**176**	**189**	**887**
Âge moyen (ETP)	44	47	43	44	45	45
Hommes	165	222	92	146	161	786
Femmes	6	16	11	12	17	62
De 45 à 54 ans	72	108	40	67	81	368
De 55 à 59 ans	10	34	13	15	19	91
60 ans et plus	6	10	2	3	5	26
MEMBRES D'ÉQUIPAGE (SC)						
Portés à l'effectif (ETP)	285	349	142	210	276	1 262
Portés à l'effectif (durée déterminée)	102	57	26	60	91	336
Total SC portés à l'effectif	**387**	**406**	**168**	**270**	**367**	**1 598**
Âge moyen (ETP)	49	49	46	49	45	48
Hommes	269	336	135	182	250	1 172
Femmes	16	13	7	28	26	90
De 45 à 54 ans	126	194	65	125	111	621
De 55 à 59 ans	56	47	17	39	34	193
60 ans et plus	20	25	5	3	14	67
TOTAL	**560**	**648**	**275**	**446**	**556**	**2 485**

[1] Équivalent temps plein

Un certain nombre de circonstances influencent tant les besoins actuels en ressources humaines que la planification stratégique à long terme. Ces circonstances concernent :

- Un pourcentage élevé du personnel expérimenté de la Flotte qui est éligible à la retraite ou qui s'en rapproche;
- L'industrie maritime du Canada est hautement compétitive; le personnel qualifié de la Flotte peut se laisser tenter par le secteur privé et la concurrence en matière de recrutement s'est durcie au cours des dernières années (bien que notre taux de départs de seulement 2,4 % soit relativement faible comparé aux normes de l'industrie);
- La Flotte poursuit ses efforts visant à atteindre ses objectifs d'équité en matière d'emploi et de langues officielles parmi son personnel navigant;
- Pour le Canadien et la Canadienne moyens, il existe de nombreuses autres options qu'une carrière en mer. La Flotte a besoin d'être perçue comme un employeur professionnel soucieux de l'épanouissement de son personnel; et
- Le personnel navigant doit s'adapter au rôle évolutif de la Flotte dans la mesure où celle-ci doit répondre aux besoins changeants de ses clients, à l'apparition de nouvelles technologies et aux changements environnementaux.

Compte tenu de ces défis, la Flotte concentre ses efforts en matière de ressources humaines sur trois domaines principaux : le recrutement, la rétention et la formation du personnel.

Le Collège de la Garde côtière de Sydney, en Nouvelle-Écosse, est fondamental pour la formation d'un personnel professionnel de la GCC, capable de satisfaire aux exigences des programmes et des services. Il se charge du bon déroulement du Programme de formation d'officiers de la Garde côtière canadienne, qui constitue la source principale en matière de recrutement d'officiers de navire. En outre, il offre un programme d'enseignement professionnel en SCTM, ainsi qu'une formation hautement spécialisée dans les domaines de SAR, d'intervention environnementale, ainsi qu'une formation sur l'utilisation et l'entretien des équipements maritimes.

La Flotte et le Collège de la Garde côtière œuvrent ensemble à l'élaboration d'un cadre national de recrutement des équipages de navire, afin de répondre aux besoins à venir dans le domaine. Les défis présents et futurs en matière de recrutement, de rétention et de formation du personnel exigent une collaboration continue et doivent être articulés au sein d'un cadre basé sur l'évaluation, la planification et la satisfaction efficace des besoins à long terme, tout en continuant à répondre aux besoins en formation au fur et à mesure que ceux-ci se présentent.

Professionnels maritimes livrant de l'équipement à l'île Langara, près des Îles de la Reine-Charlotte

Photo : Gracieuseté de PA

La Croix de la vaillance décernée à un employé

En 2006, le premier officier Leslie Arthur Palmer s'est vu décerner la Croix de la vaillance par Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, gouverneure générale du Canada. Cette récompense, qui n'a été attribuée qu'à 20 personnes depuis sa création en 1972, reconnaît « des actes de courage extraordinaires dans des cas de péril extrême ».

Le premier officier Palmer a reçu la plus haute décoration civile de bravoure du Canada pour ses actions courageuses par une nuit de tempête, le 27 décembre 2004. Deux pêcheurs étaient en détresse sur les rives du chenal Grenville en Colombie-Britannique après que leur chalutier ait chaviré. Le *CGCC Point Henry* a répondu à l'appel de détresse. L'équipage a repéré un faisceau lumineux clignotant dans la tourmente hivernale et Palmer a utilisé une petite embarcation pneumatique pour atteindre la rive du chenal. Les vagues déferlantes et les rafales de vent soufflant à cent nœuds (185 km/h) l'ont contraint à accoster à un demi-kilomètre des survivants. Le premier officier Palmer a bravé le froid, les glaces et le vent pour progresser difficilement pendant une heure dans la neige où il s'enfonçait jusqu'aux hanches, jusqu'à ce qu'il atteigne enfin les deux hommes qui s'étaient blottis à l'intérieur d'un radeau de sauvetage.

Après avoir évalué la situation, Palmer est allé récupérer du matériel de survie et des équipements médicaux à bord du *CGCC Point Henry*, avant de retourner auprès des naufragés à peine conscients. Il s'est employé courageusement à garder les deux pêcheurs au chaud et en vie pendant quatre heures encore, avant que l'aide médicale parvienne enfin jusqu'à eux. Il s'agissait de l'une des 700 opérations de sauvetage auxquelles le premier officier Palmer a participé au cours de sa carrière.

NGCC Samuel Risley, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger
Photo : Gracieuseté de C&A

Liste de références

Liste des acronymes

AMG	Autres ministères et organismes du gouvernement
C&A	Région du Centre et de l'Arctique
CCCOS	Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage
CGCC	Cotre de la GCC
CNC	Centre national de coordination
COR	Centre des opérations régionales
EESM	Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime
GCC	Garde côtière canadienne
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IE	Intervention environnementale
MA	Région des Maritimes
MDN	Ministère de la Défense nationale
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
NGCC	Navire de la GCC
T.-N.-L.	Région de Terre-Neuve et du Labrador
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique nord- ouest
PA	Région du Pacifique
QC	Région du Québec
SAR	Recherche et sauvetage
SAVN	Services d'Aides et de voies navigables
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
SGSS	Système de gestion de la sûreté et de la sécurité
SM	Sûreté maritime

Liste des figures

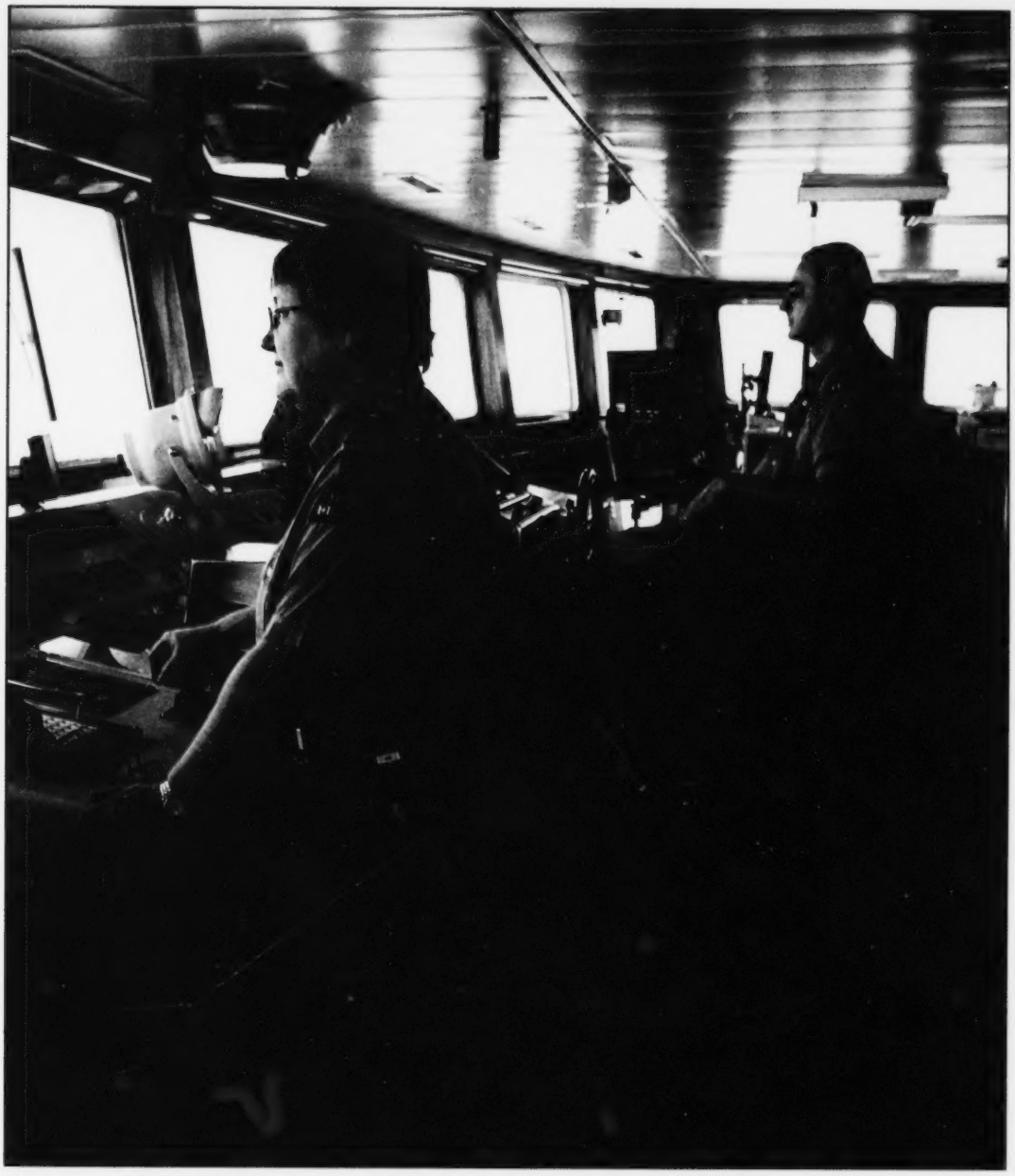
Figure 1 : Centres des opérations régionales de la Flotte 6

Liste des graphiques

Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2006-2007 (% de jours opérationnels) 5
Graphique 2 : Service aux Aides et voies navigables, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels) 17
Graphique 3 : Service de déglaçage par zone, 2006-2007 (% de jours opérationnels) 19
Graphique 4 : Service à la Sûreté maritime, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels) 22
Graphique 5 : Service par programme scientifique, 2006-2007 (% de jours opérationnels)) 25
Graphique 6 : Service aux autres ministères et organismes du gouvernement, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels) 30
Graphique 7 : Tendance des incidents déclarés pour 365 jours, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels) 33
Graphique 8 : Services livrés comparés à ceux planifiés par client de la Flotte, 2006-2007 (%) 34
Graphique 9 : Tendance du multitâche, 2002-2003 à 2006-2007 (%) 36

Liste des tableaux

Tableau 1 : Aperçu des statistiques pour le personnel navigant en octobre 2006 10
Tableau 2 : Nombre de navires et d'hélicoptères par type en 2006-2007 14
Tableau 3 : Âge des navires de la GCC en 2006-2007 15
Tableau 4 : Jours livrés et pourcentages de service par activité de recherche et de sauvetage, 2006-2007 21
Tableau 5 : Services à la Gestion des pêches et de l'aquaculture par type de patrouille, 2006-2007 (% de jours opérationnels) 28
Tableau 6 : Les 5 principales raisons des délais lors des opérations, 2006-2007 34
Tableau 7 : États opérationnels des navires, 2006-2007 (%) 35
Tableau 8 : Entretien non planifié des navires, 2002-2003 à 2006-2007 36
Tableau 9 : Budget national de la Flotte, 2006-2007 (000$) 39



La capitaine Lise Marchand et le timonier Claudiu Caoda

Photo : Gracieuseté de QC

Liste de références

Liste des encadrés

Encadré 1 : Notre mandat prescrit par la loi 4
Encadré 2 : Centre national de coordination de la Garde côtière canadienne 6
Encadré 3 : Amélioration des communications entre les navires et la terre : projet « Courriels en mer » . . . 7
Encadré 4 : Amélioration de la sécurité à bord des hélicoptères 8
Encadré 5 : La Croix de la vaillance décernée à un employé 12
Encadré 6 : L'attrait de l'Arctique sur les médias 18
Encadré 7 : L'intervention immédiate qui sauve des vies 20
Encadré 8 : Intervention sur un déversement d'hydrocarbures 23
Encadré 9 : Découvertes en baie de Fundy 25
Encadré 10 : Le *NGCC Arrow Post* déjoue les plans des braconniers 27
Encadré 11 : Opération Lancaster 31
Encadré 12 : Devenir un chef de file de l'industrie maritime en matière de sûreté et de sécurité 32

NGCC Cape Hurd, navire spécialisé
Photo : Gracieuseté de C&A

Coucher de soleil à couper le souffle dans l'Arctique

MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Bienvenue dans le premier Rapport annuel de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Dans ces pages, vous trouverez des renseignements élémentaires concernant la Flotte et ses services. Nos employés consistent en l'élément exclusif le plus important en matière de prestation de ces services dans certaines des conditions environnementales et opérationnelles les plus difficiles du monde. Le risque est l'essence même de nos activités. Ce rapport est notre tentative de rendre compte de l'efficacité des services que nous fournissons à nos clients dans l'intérêt des Canadiens et des Canadiennes et du gouvernement du Canada. Nous espérons qu'il constituera une base saine de comparaison pour les années à venir.

En raison de la grande variété de clients que nous servons, la Flotte se doit – à dessein – d'agir à titre d'organisation extrêmement souple. Nous fonctionnons au sein d'un environnement dynamique, nous nous adaptons aux variations des marées et des conditions climatiques et intervenons dans le cadre des besoins maritimes de nos clients. Au cours des dernières années, confrontés à la mondialisation de l'économie, à l'accroissement des préoccupations de sécurité et au changement climatique, le contexte élargi au sein duquel nous opérons est devenu plus dynamique, soulignant de ce fait l'importance de notre présence dans les eaux du Canada et du travail que nous fournissons.

Statistiques 2006-2007 de la Flotte	Ou...
31 719 jours opérationnels livrés	87 années travaillées
1 178 186 milles nautiques navigués	54 voyages autour de la terre
56 202 000 litres de carburant consommés par les navires	Le plein de 1 124 040 voitures compactes

Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne

En dépit de l'appréciation que les Canadiens et les Canadiennes ont manifestée pour les efforts de la Garde côtière, l'Organisme de service spécial a fait l'objet de critiques ciblées au cours de l'année 2006-2007. Les plus importantes ont été formulées par la Vérificatrice générale du Canada dans le cadre d'un rapport présenté plus tôt, cette année. D'autres critiques ont été exprimées relatives à certaines préoccupations du public, mais l'Organisme s'est lui-même prêté à un auto-examen approfondi sous la forme d'une Révision des services votés, visant à fournir une évaluation en profondeur de l'état financier et opérationnel de l'organisation dans son ensemble.

4 NOS SERVICES À NOS CLIENTS

Les sous-sections qui suivent détaillent les services fournis à chaque client en termes de jours de services planifiés et réellement livrés. Il importe néanmoins de garder à l'esprit que le nombre de jours opérationnels planifiés et effectivement livrés dépend tout autant du budget que des navires disponibles.

Il doit par ailleurs être souligné que l'information contenue dans les sections qui suivent représente l'appui fourni par la Flotte à ses clients et que, par conséquent, elle ne doit pas être interprétée comme représentative de l'ensemble de la gamme de services que reçoit un client en particulier. À titre d'exemple, dans certains cas, il est plus efficace de faire appel à des entrepreneurs pour la fourniture de Services d'Aides et de voies navigables. Ces services sous-traités ne sont pas encadrés par la Flotte et ne font pas partie des éléments d'information illustrés dans les sections qui suivent.

Fournissant des services en recherche et sauvetage

Photo : Gracieuseté de QC

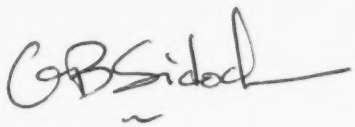
En dépit de la difficulté liée tant à ces critiques qu'à notre auto-examen, ces épreuves ont été accueillies de manière constructive. Nous avons entrepris une démarche agressive visant à transformer la Garde côtière en une véritable institution nationale, à renouveler notre flotte, moderniser notre gestion et nos pratiques opérationnelles et faire en sorte que nos ressources s'alignent sur les priorités de la Garde côtière et du gouvernement, dans la limite des ressources disponibles. Nous avons d'ores et déjà réalisé des progrès notables sur les principaux fronts :

- La mise en œuvre de nos priorités présentées dans le Plan d'activités 2007-2010 va améliorer la focalisation, l'efficacité et l'efficience de nos services;
- Le Budget fédéral de 2007 nous a récemment fait part d'engagements financiers pour démarrer le renouvellement de notre flotte; et
- Une composante de Sûreté maritime, pleinement développée et opérationnelle, est ajoutée à nos services, avec des patrouilles armées en mer pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, de concert avec la Gendarmerie royale du Canada.

Au cours de l'année passée, nous avons également établi des plans en vue de notre participation à des efforts d'envergure internationale. En 2007, la Flotte de la Garde côtière va soutenir sept projets en mer Arctique sous l'égide de l'Année polaire internationale, le plus vaste programme international de recherche scientifique jamais entrepris sur les régions arctiques. Elle continuera par ailleurs d'appuyer des travaux de recherche en mer dans l'océan Arctique dont l'objet est de documenter une soumission du Canada auprès de la Commission des Nations Unies concernant les limites de la plate-forme continentale, visant à étendre les droits souverains du Canada, un élément fondamental de la volonté du Canada de réaffirmer sa souveraineté dans cette région.

J'espère que vous trouverez ce premier Rapport annuel de la Flotte instructif. Au fur et à mesure de la progression de nos activités, nous anticipons une croissance et des changements au niveau de la demande pour nos services, comme l'illustrent notre participation au projet de l'Année polaire internationale et nos opérations de Sûreté maritime renforcée. Nous sommes prêts à nous adapter à l'évolution des besoins des personnes et du gouvernement du Canada, dans ce monde tant complexe qu'en perpétuelle mutation. Comme toujours, notre personnel demeurera la clé de notre réussite.

Sécurité d'abord, Service constant,



Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne

CGCC Cap Tourmente, bateau de sauvetage SAR

Photo : Gracieuseté de QC

4.1 Garde Côtière canadienne

4.1.1 Services d'Aides et de voies navigables

Les Services d'Aides et de voies navigables (SAVN) sont fournis afin d'assurer la sécurité et la viabilité des chenaux maritimes et la protection du droit public à la navigation. La Flotte appuie les SAVN à travers le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes (sur mer comme à terre).

Plusieurs navires et hélicoptères polyvalents de tailles diverses entretiennent ce réseau. Certaines aides fonctionnent pendant toute l'année alors que d'autres sont saisonnières, ce qui signifie qu'elles doivent être enlevées pour la saison hivernale afin d'éviter qu'elles ne soient endommagées par la glace, puis repositionnées au début de la saison navigable. La flotte doit être en mesure, notamment :

- D'atteindre les aides à accès limité, dans des eaux peu profondes et couvertes de glace;
- De servir de plateforme pour le transport et l'entretien de bouées et des équipements qui s'y rattachent, ainsi que pour la construction d'aides à la navigation; et
- De fournir une capacité aérienne pour atteindre les aides qui ne sont pas accessibles par navire ou par la route, en particulier dans les régions éloignées de l'Arctique.

Le succès de cette activité dépend en grande partie des compétences des professionnels maritimes. Une navigation de précision est la clé, sachant que le placement des aides exige de la part des navires qu'ils manoeuvrent à proximité des hauts-fonds, des rochers et des récifs. D'où l'importance fondamentale de connaissances locales détaillées et d'une formation spécifique en la matière. Par ailleurs, le personnel navigant déploie, récupère et entretient les aides, vérifie les positions et le fonctionnement des aides flottantes, tient des registres des opérations, met à jour les données sur les positions et les caractéristiques des aides selon le besoin, et procède à des activités d'entretien sur les aides fixes et flottantes.

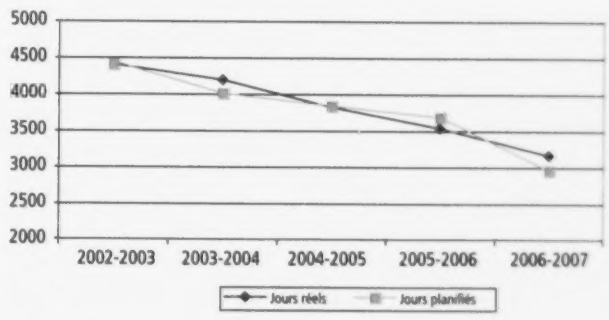
NGCC F.C.G. Smith, navire de levée et de sondage de chenal
Photo : Gracieuseté de QC

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, quelque 3 154 jours opérationnels ont été livrés, parmi lesquels 75 % sur la principale voie maritime commerciale du Canada, à savoir les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

Le Graphique 2 illustre la tendance des services rendus entre 2002-2003 et 2006-2007. Au cours de cette période, la Flotte a fourni un niveau de service proche des prévisions, avec une moyenne de 91 %. Par ailleurs, les jours opérationnels planifiés ont diminué de 33 %, alors que les jours de service réel chutaient de 28 %.

Graphique 2 : Service aux Aides et voies navigables, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



La principale raison de cette tendance à la baisse dans la demande en services de la Flotte associés à cette activité est une combinaison de restrictions de budget, d'introduction de nouvelles technologies et des améliorations de l'efficacité du service (notamment le recours aux entrepreneurs), le tout s'étant traduit par une diminution du besoin en matière de services de la Flotte sur cette période.

4.1.2 Services de déglaçage

La GCC prévoit des services de déglaçage et d'activités annexes visant à assurer la sécurité et l'opportunité des mouvements du trafic maritime à travers et autour des eaux canadiennes recouvertes de glaces, pour le bénéfice de l'industrie et de l'économie canadiennes.

La Flotte fournit, en appui de ce service fondamental, des équipages formés pour exploiter des navires spécialisés et multitâches. Les brise-glaces doivent pouvoir être en mesure d'escorter les navires à travers des eaux recouvertes de glaces, de libérer les bateaux pris dans les glaces, d'ouvrir l'accès aux ports encombrés par les glaces, de fournir de l'information relative à l'état de la glace et de prévenir les risques d'inondation à travers le contrôle et le dégagement des embâcles glaciaires. Les brise-glaces transportent également des hélicoptères qui sont déployés à l'avant pour procéder à des vols de reconnaissance sur l'état de la glace et de localisation de zones navigables de façon à effectuer les opérations de déglaçage efficacement.

Le Canada connaît deux saisons de déglaçage : de décembre à avril dans le Sud, à savoir des Grands Lacs à Terre-Neuve-et-Labrador en incluant la voie maritime et le golfe du Saint-Laurent, et de juin à novembre, dans les régions Ouest et Est de l'Arctique. La côte du Pacifique n'a pas d'activités de déglaçage en raison de ses températures plus clémentes. À compter du mois de juin, sept brise-glaces sont déployés depuis les régions du Sud vers l'Arctique, à l'issue de leur saison d'opérations hivernales, pour la saison estivale.

Rendement de la Flotte

Au cours de l'année 2006-2007, un total de 1 813 jours opérationnels ont été livrés par la Flotte (soit 78 % des services planifiés) en matière d'opérations de déglaçage, notamment :

- Dans l'Arctique, une augmentation significative des projets scientifiques dédiés plutôt qu'opportuns, en particulier pour les AMG tels que Environnement Canada et les universités canadiennes a été notée;

L'attrait de l'Arctique sur les médias

L'intérêt des médias dans la présence du gouvernement canadien en Arctique a pris un certain essor ces derniers temps, compte tenu des préoccupations liées au changement climatique et aux discussions autour de la souveraineté dans cette région.

Le *NGCC Louis S. St-Laurent* a aidé la Garde côtière à démontrer l'étendue de ses activités en Arctique à l'occasion de la toute première retransmission satellite en direct jamais réalisée depuis un navire. Le journal *The National* de la CBC a été tourné en direct du 1er au 4 août 2006, alors que le *NGCC Louis S. St-Laurent* naviguait à travers le passage du Nord-Ouest.

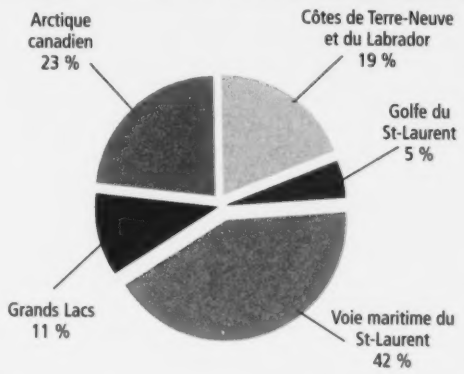
En tant que brise-glace le plus puissant du Canada et son navire de recherches dans l'Arctique le plus polyvalent, le *NGCC Louis S. St-Laurent* était le choix qui s'imposait pour cette mission. Tout au long des émissions de la CBC, le bateau a démontré son efficacité en tant qu'instrument de la présence fédérale dans l'Arctique canadien, tout en continuant de remplir l'intégralité de ses missions de routine en mer.

- Dans le Sud, des conditions moins rigoureuses en regard à l'état de la glace ont laissé plus de temps qu'à l'habitude pour les opérations d'entretien sur les grands brise-glaces : la préparation du *NGCC Louis S. St-Laurent* pour l'Année polaire internationale, par exemple; et
- Certains brise-glaces sont intervenus dans des opérations de recherche et de sauvetage et sur des interventions environnementales.

Les deux premières raisons expliquent en partie la diminution d'environ 7 %, tant des services planifiés que réellement livrés, au cours des trois dernières années financières.

Le Graphique 3 illustre le temps consacré aux services de déglaçage par zone, avec 42 % des services livrés sur la voie maritime du Saint-Laurent et 23 % dans l'Arctique canadien.

Graphique 3 : Service de déglaçage par zone, 2006-2007 (% de jours opérationnels)



NGCC Des Groseilliers, brise-glace moyen

Photo : Gracieuseté de QC

4.1.3 Services de recherche et de sauvetage

Le programme canadien de recherche et de sauvetage est un effort collaboratif consenti par les autorités fédérales, provinciales, territoriales et municipales. Le service de SAR de la GCC, assuré en conjonction avec l'organisme partenaire, la Garde côtière canadienne auxiliaire, dirige et maintient l'état de préparation sur un périmètre d'à peu près 5,3 millions de kilomètres carrés, commençant à 800 milles des côtes dans le Pacifique, à 1 000 milles nautiques dans l'océan Atlantique et s'étendant de la frontière canado-américaine au sud, jusqu'au pôle Nord.

Le service SAR primaire est assuré par des navires et des professionnels maritimes spécifiquement formés à cette fin, positionnés à divers endroits à travers le Canada. Ces navires sont spécialement conçus et construits pour répondre aux demandes exigeantes inhérentes à la contribution de ressources maritimes et d'interventions SAR dans les eaux canadiennes. En outre, tout l'ensemble de la flotte est opérée de façon multitâche de manière à pouvoir assumer une réponse SAR en plus de ses autres fonctions.

Les principales fonctions SAR assurées par le personnel naviguant de la Flotte sont les suivantes :

- Effectuer la recherche visuelle et électronique des navires et des survivants, jour et nuit, par les airs ou en mer, quelles que soient les conditions climatiques;
- Servir de plateforme pour le personnel de sauvetage et les navires sur le site d'un incident et permettre le déroulement d'opérations de recherche;
- Gérer des opérations de recherche complexes et agir à titre de coordonnateurs sur les lieux;
- Procéder au sauvetage des survivants sur d'autres embarcations, en mer ou à partir de la terre;
- Transférer les blessés à terre, à bord des hélicoptères ou des navires;
- Fournir un abri, des commodités et des premiers soins avancés aux survivants;
- Prévoir un équipement radio pour les opérations d'urgence et faciliter aux navires la communication avec les stations à terre, les autres navires et embarcations de sauvetage;
- Assurer une capacité de lutte contre les incendies à bord des navires et dans les installations côtières; et
- Assurer des services de remorquage ou autres aux navires en détresse, lorsque les vies sont menacées.

L'intervention immédiate qui sauve des vies

Peu après minuit, le 22 mars 2006, le traversier de la C.-B., *Queen of the North* s'est échoué alors qu'il faisait route de Prince Rupert vers Port Hardy. Le capitaine a donné l'ordre d'abandonner le navire et a émis un avis de détresse. Les SCTM de la GCC ont relayé l'appel Mayday et ont signalé la situation au CCCOS de Victoria. Plusieurs ressources ont été requises pour prêter assistance dans le cadre de l'opération SAR et le *NGCC Sir Wilfrid Laurier*, le *CGCC Point Henry*, le *NGCC Ricker*, le *CGCC Kitimat II* et le *NGCC Vector*, ont été immédiatement dépêchés sur place.

Lorsqu'il a reçu l'appel de détresse, le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* n'était qu'à 18 milles du traversier en perdition. Ce qui aurait pu se solder par une terrible tragédie a été en majeure partie évité, avec le sauvetage de 99 passagers sur 101, secourus par les résidents, la Garde côtière canadienne auxiliaire et la GCC.

Après l'incident, le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* a poursuivi sa route vers Victoria où d'autres exercices l'attendaient. Alors qu'il poursuivait sa course vers le Sud, le navire est intervenu dans le cadre d'un autre appel SAR et a sauvé les 10 occupants d'une embarcation qui s'était retournée. De retour au port, les officiers rencontraient les enquêteurs et la presse pour faire le point sur cet effort massif de sauvetage du *Queen of the North*.

Le ministre de Pêches et Océans Canada a personnellement appelé le capitaine Mark Taylor pour le remercier, lui et l'équipage du *NGCC Sir Wilfrid Laurier*, ainsi que tout le personnel de la GCC impliqué, pour cet effort collectif.

Rendement de la Flotte

Au cours de l'année 2006-2007, quelque 105 % des jours opérationnels ont été livrées à SAR par rapport aux jours planifiés. Le Tableau 4 démontre que 92 % du temps SAR concerne la disponibilité des navires dans chaque zone SAR et leur état de préparation à l'intervention dans une limite de temps prédéterminée (30 minutes pour les navires SAR primaires). Cette préparation à l'intervention des navires est habituellement en multitâche avec un autre client. Les autres activités spécifiques SAR méritant une attention ont trait à 616 jours de patrouille, 417 jours d'interventions sur des incidents et 168 jours consacrés à la formation et aux exercices.

Au cours des cinq dernières années, les services planifiés ont diminué de 32 % (en grande partie grâce à notre capacité à assurer la polyvalence des opérations SAR), alors que les services réels augmentaient de 7 %. La région Pacifique est la plus active en matière d'interventions SAR, avec une proportion de 34 % du total. Cela s'explique par le fait que cette région est navigable à longueur d'année et couvre une zone géographique plus étendue.

Tableau 4 : Jours livrés et pourcentage de service par activité de SAR, 2006-2007

Activités de SAR	#	%
Disponible et prêt à intervenir	14 851	92
Patrouille	616	4
Interventions lors d'incidents	417	3
Formation et exercices	168	1
Total	**16 052**	**100**

CGCC Westport, un bateau de sauvetage SAR, avec un hélicoptère Cormorant du MDN

Photo : Gracieuseté de MA

4.1.4 Services de Sûreté maritime

La Flotte appuie les priorités du gouvernement du Canada en matière de Sûreté maritime en mettant à la disposition des organismes nationaux d'application de la loi et des politiques de sûreté, ses plateformes et son expertise maritime. La GCC a par exemple élaboré avec la GRC un programme conjoint d'Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime (EESM), composées de patrouilles armées en mer, dans la région des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, où la GCC gère, maintient et exploite les navires et la GRC fournit le personnel et l'expertise en matière d'application de la loi à bord.

Quatre patrouilleurs semi-hauturiers sont en cours de construction pour les besoins spécifiques du programme EESM sur les Grand Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, le premier d'entre eux devant entrer en service en 2010. D'ici à ce que la GCC reçoive les quatre patrouilleurs, elle a dédié quatre navires à ce programme; en hiver, l'équipe assure ses fonctions sur des brise-glaces, quel que soit l'endroit et le moment requis.

NGCC Louis M. Lauzier, patrouilleur semi-hauturier
Photo : Gracieuseté de QC

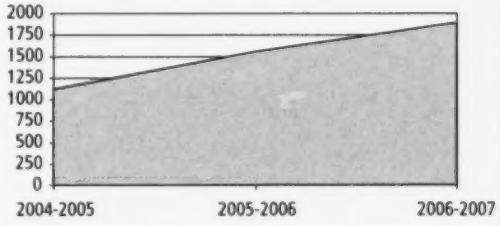
Le personnel naviguant assure une variété de fonctions visant à appuyer les services de Sûreté maritime. Ces fonctions concernent :

- L'observation, l'établissement de rapports et l'enregistrement d'événements de Sûreté maritime et autres activités de crime organisé;
- Les opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones océaniques, incluant les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, les eaux littorales et internationales et la dissuasion des menaces et autres activités illicites;
- L'organisation de patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que d'inspections en mer pour les organismes partenaires, afin de veiller au respect de tous les règlements;
- Les fonctions de plateforme de commandement et de noeud de communications sécurisées pour les officiers chargés de l'application du droit maritime;
- L'exécution d'interventions de routine sur des bateaux à partir de canots pneumatiques à coque rigide embarqués à bord; et
- L'assurance d'une capacité prête à intervenir sur les incidents relatifs à la Sûreté maritime.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, quelque 1 886 jours opérationnels ont été livrés, représentant 92 % du nombre de jours planifiés. Pour les années financières 2003-2004 à 2006-2007, un financement supplémentaire visant à appuyer ce rôle a été alloué à la Flotte à titre de mesure provisoire. Des suites de ce financement supplémentaire, les services de Sûreté actuellement fournis ont augmenté de 41 % en réponse à la demande de nos clients (voir Graphique 4).

Graphique 4 : Service à la Sûreté maritime, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



4.1.5 Services d'intervention environnementale

Parmi les organismes fédéraux, la Garde côtière canadienne est le premier à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires; son rôle consiste à limiter la pollution marine et les déversements d'hydrocarbures et à faire preuve de diligence raisonnable en matière de prévention de la pollution vis-à-vis la communauté maritime canadienne et mondiale.

Au Canada, au sud de la latitude 60°N, le secteur privé est responsable des interventions environnementales, alors que la GCC se charge des fonctions fédérales de contrôle, de surveillance et d'inspection. Si la GCC détermine que l'intervention du secteur privé n'est pas adéquate, elle assume alors les rôles de contrôle, de coordination des interventions et, si nécessaire, se charge elle-même des opérations de confinement et de récupération. Au-dessus de la latitude 60°N, la GCC est le principal intervenant.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, 155 % des services planifiés de la Flotte ont été livrés. En dépit de ce pourcentage vraisemblablement élevé, ce chiffre ne représente que 68 jours opérationnels sur 44 actuellement planifiés. Vingt-deux jours ont été consacrés à des interventions environnementales et 18 à la formation et aux exercices. La demande pour ce type de service augmente régulièrement depuis 2002-2003.

Intervention sur un déversement d'hydrocarbures

Suite à une alerte de déversement, un équipage utilise des équipements anti-pollution spécialisés dans le cadre d'une intervention. Une grue abaisse un barrage flottant, tel qu'illustré sur cette photographie du *NGCC Sir Wilfrid Laurier*. Fait de caoutchouc de grosse épaisseur, le barrage est conçu pour flotter sur un côté, alors qu'un filet d'armature, fait d'un lourd maillage lesté de poids, maintient le barrage en position sur son autre côté.

Le navire est par ailleurs équipé d'une petite nacelle flottante sur un bras articulé, situé à tribord. Ce dispositif maintient une extrémité du barrage de confinement à bonne distance du navire, afin que ce dernier puisse se déplacer lentement à travers une nappe d'hydrocarbures et la cerner avec le barrage de confinement. Une fois la nappe cernée et la propagation évitée, le nettoyage peut commencer. Des « écrémeuses de nappe de pétrole » montées sur des barges s'activent à l'intérieur du barrage pour écrémer le pétrole et le transférer dans des barils à bord des embarcations.

NGCC Sir Wilfrid Laurier, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Gracieuseté de PA

4.1.6 Services de communications et de trafic maritimes

Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) assure les communications concernant les situations de détresse et de sécurité en mer, effectue le contrôle des navires, réglemente le trafic maritime et fournit des systèmes d'information et une correspondance publique 24 heures sur 24. Ce service est assuré à travers un réseau de 22 centres et tours de communications à travers le Canada.

La Flotte a généralement un rôle limité au sein du SCTM, comme l'illustre le nombre de jours opérationnels ci-après, du fait que la majeure partie de leurs sites peuvent être atteints par voie terrestre pour les opérations régulières d'entretien et d'inspection. Le personnel naviguant apporte son soutien aux SCTM sous forme de transfert des matériaux et du carburant du navire aux stations de retransmission.

Quatorze des stations de Colombie-Britannique (les îles de la Reine-Charlotte et les zones du centre de la côte) sont des exceptions du fait qu'elles sont situées en montagne et dès lors, seulement accessibles par hélicoptère. Par conséquent, le *Sir Wilfrid Laurier* et un hélicoptère Bell 212-1 sont fréquemment utilisés. La Flotte appuie par ailleurs des opérations d'activation et de désactivation à distance des stations de communications dans l'Arctique.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, quelque 37 jours opérationnels ont été livrés, représentant 105 % du nombre de journées planifiées. Au cours des cinq années s'étalant de 2002-2003 à 2006-2007, les jours opérationnels réels ont eu tendance à dépasser les jours planifiés.

Un Bell 212-1 contribue au soutien des sites éloignés de STCM

Photo : Gracieuseté de PA

4.2 Ministère des Pêches et des Océans

4.2.1 Sciences

La Flotte soutient le programme scientifique de Pêches et Océans Canada, à travers la fourniture d'équipages qualifiés à bord de navires tant spécialisés que polyvalents, tels que des chalutiers de recherche, des bateaux de pêche, des navires servant aux levés hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glaces.

Les équipages assistent les scientifiques et les techniciens dans une variété de domaines spécialisés, tels que les suivants :

- La pêche d'espèces commerciales de poissons diverses et variées;
- Effectuer des relevés acoustiques, hydrographiques, géophysiques, des estimations des stocks d'espèces marines, ainsi que sur les habitats et organismes benthiques;
- Effectuer l'énumération, l'identification, le suivi et la bioévaluation des mammifères marins et oiseaux de mer;
- Collecter des échantillons de plancton, de larves et de phytoplancton;
- Collecter des échantillons d'eau à des fins d'études de chimie de la mer;
- Prélever des échantillons de sédiments benthiques et des carottages;
- Colliger les données vérifiant les modèles empiriques de la structure et de la circulation de la masse d'eau, de propagation et de prédiction des courants et des ondes de marée; et
- Effectuer l'étude de photos prises à distance des habitats et organismes benthiques.

Rendement de la Flotte

De 2002-2003 à 2006-2007, les services planifiés ont diminué de 17 %, avec une baisse des services réels livrés de 7 % seulement. Au cours de cette période, la Flotte a livré plus de 18 000 jours opérationnels de soutien aux opérations scientifiques en mer.

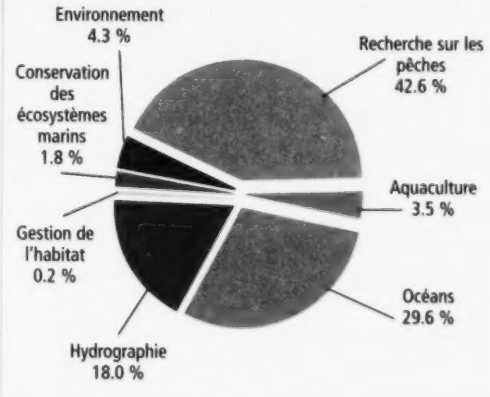
Au cours de l'année 2006-2007, la majeure partie des activités de recherche scientifique s'articulait autour des pêches (42 %) et des océans (30 %), suivis de l'hydrographie (18 %), comme illustré dans le Graphique 5.

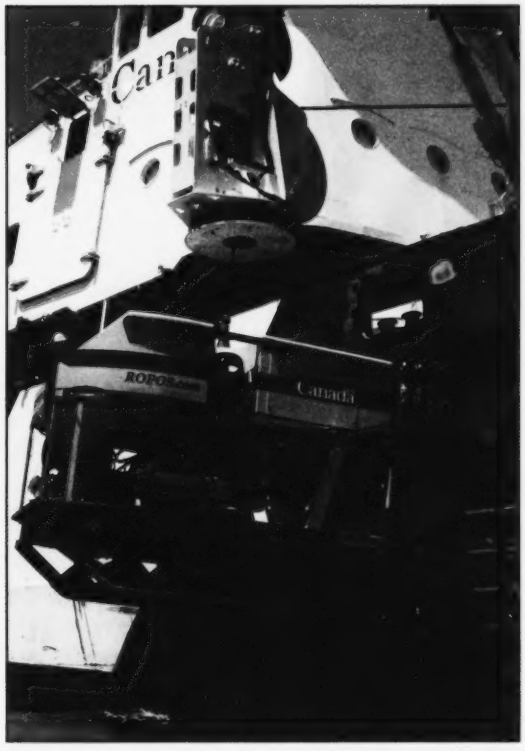
Découvertes en baie de Fundy

En juillet 2006, le *NGCC Hudson* transportait à son bord une équipe de spécialistes scientifiques qui devait bientôt faire une découverte révélant une vie nouvelle dans les fonds les plus reculés du golfe du Maine. Une langue de mer d'environ 400 kilomètres s'étendant d'Halifax jusqu'à 200 kilomètres au large de l'île du Cap de Sable a fait l'objet de cette étude.

L'objectif était d'aider les scientifiques à mieux comprendre la nature des organismes occupant les divers milieux marins, en particulier dans les profondeurs. Suite aux travaux réalisés par le *NGCC Hudson*, les scientifiques ont découvert une faune des fonds marins qui n'avait jamais été observée jusque là. Et plus incroyable encore a été la découverte de nouvelles espèces potentielles qui n'ont pas encore été identifiées.

Graphique 5 : Service par programme scientifique, 2006-2007 (% de jours opérationnels)





Une plate-forme actionnée à distance, *ROPOS*, est utilisée pour explorer le fond de l'océan jusqu'à 2 500 m de profondeur

Photo : Gracieuseté de MA

Au total, 96 % des services planifiés en 2006-2007 ont été livrés, comparés à 76 % en 2004-2005 et 2005-2006, années pendant lesquelles la flotte a souffert de nombreux bris d'équipements. Étant donné que les évaluations de stock ne peuvent être effectuées qu'à partir de chalutiers spécifiquement affectés à cette activité, et que trois d'entre eux sont sur le point d'être remplacés[2], le temps perdu ne peut pas être compensé par d'autres navires de la GCC.

Sur les 90 recensements des ressources réalisés au cours de la période 2001-2006 dans la zone Atlantique, seuls deux n'ont pas été effectués; le recensement de 2006 de la zone 3Ps[3] n'a pas eu lieu en raison de problèmes d'eau potable sur les *NGCC Teleost* et *Wilfred Templeman*, et le recensement de 2003 concernant les espèces multiples du golfe n'a pas été effectué en raison d'un incendie à bord du *NGCC Alfred Needler*. En réalité, au cours de la même période 33 des 90 recensements des ressources ont été affectés par des pannes mécaniques, la plupart résultant d'équipements réduits et d'une incertitude accrue en matière d'évaluation des stocks.

Dans un effort visant à stabiliser la situation, la GCC a démarré un processus d'approvisionnement concernant trois chalutiers, et à titre de mécanisme de transition en attendant l'arrivée des nouveaux chalutiers :

- A commencé un radoub de prolongement de la durée de vie de l'un;
- A reporté la mise hors service d'un autre; et
- A augmenté ses dépenses de radoub et d'entretien, ainsi que les périodes planifiées d'entretien sur tous les chalutiers.

À l'évidence, compte tenu du fait que ces navires uniques ont dépassé leur espérance de vie, un remplacement est la seule solution viable, comme illustré en Section 3.

4.2.2. Gestion des pêches et de l'aquaculture

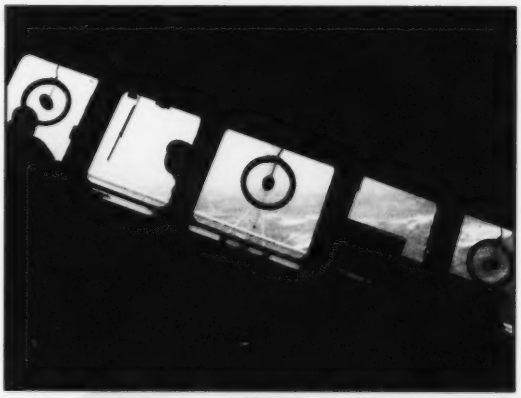
La Flotte assure un soutien substantiel au programme de Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO, notamment en matière d'exécution d'activités de surveillance dans les eaux canadiennes pour le programme de Conservation et de protection des pêches. Elle assure par ailleurs une présence renforcée en mer dans les zones réglementées de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO), dans un effort de mettre fin à la pêche illégale par les flottes étrangères dans les eaux internationales, sur les 282 500 kilomètres carrés que couvrent les Grands Bancs de Terre-Neuve.

[2] **Les chalutiers, des navires de taille** moyenne, ont plus de 25 ans (voir le Tableau 3 portant sur l'âge des navires de la Flotte).

[3] **Le recensement sur la zone** 3Ps consiste en l'évaluation du stock de poissons (par exemple, la morue ou les espèces fondatrices), **dans la sous-division** de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest, au Sud de Terre-Neuve-et-Labrador.

Des patrouilleurs de pêche spécialisés (notamment des navires armés) sont utilisés près des côtes et dans les zones hauturières du Canada. Des navires polyvalents avec soutien par hélicoptère sont fournis selon les besoins. Les professionnels maritimes de la GCC appuient les agents des pêches dans la prestation de leurs fonctions, notamment :

- Mener des opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones littorales et l'assurance d'une présence fédérale dans nos eaux territoriales, visant ainsi à dissuader les menaces et autres activités illicites;
- Contribuer au respect du droit canadien dans la juridiction du pays;
- Soutenir l'interdiction de certaines activités de pêche;
- Organiser des patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que des inspections en mer;
- Assumer les fonctions de plateforme de commandement et de noeud de communications sécurisées pour les mécanismes de conservation et de protection des eaux canadiennes;
- Procéder à une surveillance générale et couverte, ainsi qu'au contrôle des diverses pêches;
- Récupérer, saisir, stocker et transporter le matériel de pêche illicite; et
- Vérifier les permis, les journaux de bord, les prises et le matériel de pêche. Ces activités peuvent concerner des inspections sur des équipements de type fixe ou mobile et la communication d'activités de braconnage et d'autres modes de pêche illégale.



NGCC Leonard J. Cowley faisant face à une tempête avec des vents de 70 nœuds et des vagues de 47 pieds

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

Le *NGCC Arrow* Post déjoue les plans des braconniers

Le matin du 17 février 2006, le *NGCC Arrow Post* effectuait une patrouille dans le cadre de la *Loi sur les espèces en péril*, au Sud des îles de la Reine-Charlotte. L'équipage a procédé à une inspection à bord d'un navire suspecté de braconnage d'ormeau nordique.

Les officiers de la Garde côtière ont signalé leurs suspicions aux représentants du MPO. Trois jours plus tard, l'ormeau nordique était transféré du navire suspect dans une camionnette au Port Edward, C.-B. Le bateau a été intercepté et les suspects arrêtés.

Avec la prise de quelque 11 000 ormeaux nordiques menacés d'extinction, cette arrestation pour braconnage est la plus importante jamais réalisée au Canada en ce qui concerne ces mollusques marins primitifs, et les sanctions imposées aux trois suspects sont les plus sévères de l'histoire du Canada pour ce qui a trait au braconnage des ormeaux nordiques.

Rendement de la Flotte

En 2006-2007, 3 957 jours opérationnels ont été livrés. La tendance s'est maintenue depuis 2002-2003, avec une moyenne de 85% des services planifiés effectivement livrés. Cette faiblesse du rendement s'explique en partie par 600 jours supplémentaires consacrés à l'entretien et au radoub. Deux patrouilleurs hauturiers et trois patrouilleurs semi-hauturiers, dédiés à la Gestion des pêches et de l'aquaculture, ont plus de 25 ans et ont été identifiés comme des priorités de remplacement (voir Section 3).

3 NOS NAVIRES ET NOS HÉLICOPTÈRES

Afin de bien remplir son rôle, la GCC a besoin d'une flotte adaptable, capable d'assurer une variété de services de manière sûre, sécuritaire, efficace et efficiente. En 2006-2007, la Flotte exploitait 110 navires, quatre aéroglisseurs et 22 hélicoptères (voir Tableau 2). Nombre de ces actifs sont équipés pour assurer l'exécution de deux tâches simultanées ou plus (multitâche), ce qui leur permet en outre de servir plusieurs clients au cours d'une même mission de façon efficiente. D'autres ont des capacités plus spécialisées leur permettant de satisfaire aux exigences particulières de certains clients ou programmes, comme celles relatives au Programme océanographique scientifique du MPO.

La flotte actuelle est nettement moins importante qu'il y a 12 ans de cela, alors qu'elle comportait quelque 198 navires. En optant pour cette transition vers une flotte plus restreinte, avec une plus grande capacité, polyvalente et prête à l'action, la GCC a élaboré un Plan de renouvellement de la Flotte sur 25 ans, qui oriente les décisions d'investissement dans le but de veiller à ce qu'elle se dote d'une flotte puissante, moderne et souple, capable de fournir des services tant fiables que rentables aux Canadiens et aux Canadiennes, pour les nombreuses années à venir. Dans un souci de maintien à jour, le plan de Renouvellement de la Flotte est révisé et ajusté régulièrement par rapport à l'évolution des priorités et des demandes projetées.

Les objectifs du plan de Renouvellement de la Flotte sont la procuration de nouveaux navires, l'amélioration de l'entretien des navires existants à travers la gestion du cycle de vie et la gestion plus efficace de la Flotte à travers de meilleurs processus de planification et de gestion. D'importants progrès ont été réalisés au cours de l'année 2006-2007. Entre février 2005 et mars 2007, un financement de 669 $ millions a été attribué à la Flotte pour l'achat d'un total de 16 nouveaux navires : un navire hauturier de recherche halieutique et océanographique, trois navires hauturiers de science sur les pêches et 12 patrouilleurs semi-hauturiers.

Tableau 2 : Nombre de navires et d'hélicoptères par type en 2006-2007

Types de navires et d'hélicoptères	Nombre
Brise-glace polaire	0
Brise-glace lourd	2
Brise-glace moyen	4
Navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger	7
Navire multitâche à rayon d'action moyen	5
Patrouilleur hauturier	4
Patrouilleur semi-hauturier	7
Navire hauturier de recherche halieutique et océanographique	2
Navire hauturier de recherche sur les pêches	4
Aéroglisseur	4
Baliseur spécial d'aide à la navigation	2
Bateau de sauvetage SAR	38
Navire hydrographique	5
Navires de levée et de sondage de chenals	2
Navire côtier de recherche sur la pêche	6
Navire spécialisé	22
Nombre total de navires	**114**
Nombre total d'hélicoptères	**22**

Globalement, quatre des nouveaux navires sont des ajouts à la flotte et 12 vont remplacer les navires existants approchant la fin de leur durée de vie utile prévue. Le plan de Renouvellement de la Flotte est un programme qui se déroulera sur plusieurs années, sachant que les premiers navires approuvés au cours des phases I et II seront livrés en 2010 et les derniers en 2014. La Garde côtière a par ailleurs l'intention de construire un aéroglisseur à grande vitesse dont les fonctions premières seront la recherche et le sauvetage, l'entretien des aides à la navigation, le déglaçage pour la lutte contre les inondations et les opérations dans la voie maritime du St-Laurent dans la région de Québec.

Entre temps, la flotte existante doit être maintenue aussi opérationnelle et prête à intervenir que possible. Un financement annuel supplémentaire a été attribué aux opérations de remise en état des navires existants; toutefois, ces fonds supplémentaires se révèleront insuffisants avec le temps en raison des coûts de réparation plus élevés qu'initialement anticipés, sachant en particulier que plus de la moitié des grands navires de la flotte (les navires de plus de 33 m de longueur) ont plus de 25 ans. Optimiser l'utilisation des fonds pour les dépenses en capital sur ces navires va se révéler un véritable défi au cours des années à venir, et la réussite dans ce domaine constitue un élément critique pour l'optimisation de la disponibilité et de la fiabilité de cette flotte vieillissante, et ce, dans l'attente des nouvelles constructions (voir Tableau 3).

Un B212, un hélicoptère biturbine

Tableau 3 : Âge des navires de la GCC en 2006-2007

Navires	Nombre actuel	Navires de plus de 25 ans	Navires entre 15 et 25 ans	Navires de moins de 15 ans
FLOTTE DES GRANDS NAVIRES				
Navires de grande taille (plus de 88m) Durée de vie utile de 30 ans	7	5	2	0
Navires de taille moyenne (de 48 à 87m) Durée de vie utile de 30 ans	28	13	15	0
Navires de petite taille (de 33 à 47m) Durée de vie utile de 15 à 20 ans	5	4	1	0
TOTAL - Flotte des grands navires	**40**	**22**	**18**	**0**
FLOTTE DES PETITS NAVIRES				
Petits navires et aéroglisseurs (moins de 33 m) Durée de vie utile de 15 à 20 ans	36	12	16	8
Bateau de sauvetage SAR Durée de vie utile de 15 ans	38	0	2	36
TOTAL - Flotte des petits navires	**74**	**12**	**18**	**44**
TOTAL DE LA FLOTTE	**114**	**34**	**36**	**44**

5 ÉVALUATION DU RENDEMENT

Qu'il s'agisse de prêter assistance à la Garde côtière canadienne, à Pêches et Océans Canada ou aux autres ministères et organismes du gouvernement, ou de protéger les intérêts canadiens au sens plus large, l'objectif de la Flotte est d'assurer des services sûrs, sécuritaires, efficaces et efficients.

Alors que la Section 4 examinait les services par client, la Section 5 aborde le rendement global de la Flotte, avec les mesures entérinées par le Conseil exécutif de la Flotte (le Conseil de gestion et de gouvernance de la Flotte, composé des directeurs de l'Administration centrale, des directeurs régionaux des services opérationnels et dirigé par le directeur général de la Flotte).

Alors que de nouveaux facteurs d'évaluation sont de plus en plus nécessaires, les mesures du rendement vont elles aussi évoluer afin de faire en sorte que la Flotte dispose d'une information opportune et précise pour la prise de décisions et de communication de nos activités aux Canadiens et aux Canadiennes.

5.1 Prestation sûre et sécuritaire

La Flotte est exploitée dans un environnement maritime comportant des risques significatifs pour son personnel, ses navires, ses aéroglisseurs, ses hélicoptères et autres navires opérant dans certaines des régions les plus isolées du monde, dans des conditions environnementales extrêmes.

La sûreté et la sécurité de notre personnel naviguant, de nos employés surnuméraires, de notre personnel de soutien, nos scientifiques et passagers, sont impératives. La Flotte gère ces risques à travers son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité. Vingt-cinq employés à plein temps travaillent au quotidien avec le personnel navigant et la direction de la Flotte à terre, à la promotion et à l'opérationnalisation d'une culture de la sûreté et de la sécurité.

Devenir un chef de file de l'industrie maritime en matière de sûreté et de sécurité

La GCC s'est hissée au rang de chef de file de l'industrie maritime grâce à l'élaboration et à la mise en oeuvre de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité, qui est conforme au *Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution.* Créé en 1998, le système a été élargi afin d'inclure les petits navires, ainsi qu'une fonction de vérification externe indépendante.

En 2006, il a été modifié afin d'inclure tous les navires de plus de 15 tonneaux de jauge brute, soit l'ensemble des 114 principaux navires de la Flotte. Une exigence de sécurité supplémentaire a également été ajoutée en vertu du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires*, selon laquelle tous les navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute doivent désormais élaborer des plans de sécurité et se conformer aux exigences internationales en matière de sécurité.

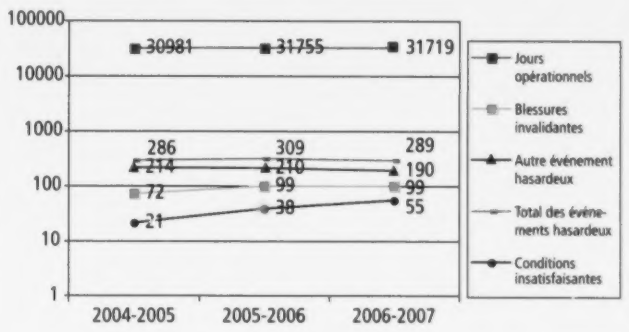
Lorsque le programme a démarré, la déclaration des dangers et des incidents était la principale priorité, avec les incidents déclarés en augmentation régulière. Une fois cette fonction maîtrisée, l'attention de la Flotte s'est portée vers les mesures d'atténuation et de prévention. Depuis sa création, nombreux programmes et initiatives variées ont été mis en place, visant à améliorer la sûreté et la sécurité générales.

Avec la généralisation de son adoption par le personnel naviguant, la sophistication du système s'est accrue, tout comme notre capacité analytique, ce qui nous a permis de nous intéresser de plus près à l'analyse des comportements d'un point de vue méthodologique.

Alors que le nombre total d'événements hasardeux (Total ÉH) a lentement diminué, la direction de la Flotte a encouragé la déclaration des incidents évitables par tout le personnel naviguant, les désignant en tant que « conditions insatisfaisantes », comme illustré dans le Graphique 7. Il est à espérer que cette initiative permettra de réduire encore davantage les situations dangereuses et de limiter les risques en mer. Les événements hasardeux concernent les accidents invalidants, les échouages, les échecs de propulsion et la pollution (Autres ÉH).

Dans les années à venir, le SGSS sera utilisé comme pierre d'assise dans le développement de nos professionnels maritimes, en portant notre attention sur les capacités unitaires et individuelles (par exemple, les profils de compétences) afin de se rallier avec la gestion des ressources humaines.

Graphique 7 : Tendance des incidents déclarés pour 365 jours, 2004-2005 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



GCC Penac, un aéroglisseur

Photo : Gracieuseté de PA

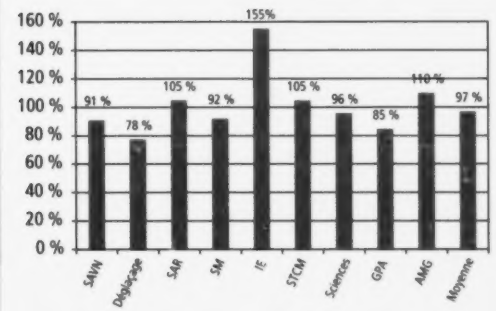
5.2 Prestation efficace

L'efficacité est utilisée pour évaluer la mesure dans laquelle une organisation répond aux résultats qu'on attend d'elle. La Flotte a développé différentes mesures visant à évaluer l'efficacité; deux de ces mesures sont présentées ci-après : le service livré comparé au service planifié, et les délais lors des opérations.

Le service livré comparé au service planifié fournit une appréciation de sa livraison efficace. Lorsque les valeurs dépassent 100 %, cela signifie que les demandes pour ce service étaient en réalité plus élevées pour l'année en question, de sorte que davantage de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux planifiés; lorsque les valeurs sont inférieures à 100 %, moins de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux qui avaient été planifiés. La zone de tolérance normale est de plus ou moins 10 %, compte tenu de la fluidité opérationnelle et environnementale.

Comme illustré dans le Graphique 8, quelque 97 % de l'ensemble des jours opérationnels planifiés ont été livrés. Nos clients tels que d'Aides et de voies navigables, SAR, Sûreté maritime, Services de communications et de trafic maritimes, Sciences et les AMG ont généralement bénéficié d'un nombre satisfaisant de jours opérationnels par rapport aux prévisions, avec des résultats pouvant varier de 91 % à 110 %.

Graphique 8 : Services livrés comparés à ceux planifiés par client de la Flotte, 2006-2007 (%)



Comme nous l'avons vu en Section 4, les Services d'intervention environnementale ont reçu 155 % des services planifiés, ce qui représente seulement 68 jours opérationnels. Par ailleurs, les Services de déglaçage ont reçu moins de services en raison de la condition moins rigoureuse des glaces, de l'augmentation des activités dédiées à la science pour les AMG à bord des brise-glaces, des interventions SAR et des incidents environnementaux. Enfin, Gestion des pêches et de l'aquaculture a reçu 85 % des services planifiés en raison de périodes prolongées de radoub et d'entretien.

Un autre moyen permettant d'évaluer l'efficacité de la flotte consiste à mesurer les délais lors des opérations, concernant les navires disponibles mais retardés pour des raisons comme les conditions météorologiques, l'attente d'équipements ou de personnel, le bris d'équipements, des raisons administratives, etc. Le Tableau 6 indique les cinq raisons principales des délais lors des opérations, notamment les conditions météorologiques et environnementales. Sont exclus de ces chiffres les délais entraînant une non-disponibilité à long terme des navires, les délais dus à des pannes de navires ou d'hélicoptères et ceux causés par des opérations de radoub et d'entretien.

Tableau 6 : Les 5 principales raisons des délais lors des opérations, 2006-2007

1	Conditions météorologiques / marée
2	Bris/limitation d'équipement
3	Autre délai
4	Attente de matériel et d'équipement
5	Conditions de glaces

Une réduction régulière a été observée d'année en année en ce qui concerne le temps perdu : de 3,7 % de l'ensemble des services livrés en 2003-2004 à 2,5 % cette année (de 1005 à 790 jours perdus). Les trois clients les plus affectés par les délais sont Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO, Sciences MPO et les Services des Aides et de voies navigables.

Grâce à ces deux mesures relatives, nous pouvons conclure que la Flotte a été généralement efficace en 2006-2007, avec une comparaison au niveau des services livrés de l'ordre de 97 % par rapport aux services planifiés, et que la durée des délais représente moins de 2,5 % de toute la durée de service, à l'exception des non-disponibilités de longue durée.

Contribuant à la souveraineté du Canada par le ravitaillement des communautés éloignées

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

5.3 Prestation efficiente

L'efficience est la mesure dans laquelle une organisation produit des extrants (dans ce cas précis, les jours opérationnels) en relation aux ressources utilisées (c.-à-d., les navires). Afin de mesurer l'efficience de la flotte, des mesures de rendement ont été élaborées, avec deux d'entre elles présentées ci-après : disponibilité et multitâche des navires.

Un navire est disponible lorsqu'il est prêt à être affecté sur une mission ou à un client; il est non disponible lorsqu'il est hivernage et en mise en rade ou en entretien prolongé planifié ou non planifié. Le Tableau 7 indique l'état opérationnel des navires.

En 2006-2007, lorsqu'ils étaient disponibles, les navires étaient principalement affectés aux clients (67 %) et rarement sans affectation (1 %). Lorsque les navires n'étaient pas disponibles, ils étaient généralement en hivernage et mis en rade (20 %) dans quatre des cinq régions, excepté dans la région du Pacifique, où la navigation se prolonge sur toute l'année. La flotte a par ailleurs consacré du temps à l'entretien, tant planifié (9 %) que non planifié (2 %). Ce tableau montre la réalité d'une flotte de plus en plus vieillissante et les problèmes d'entretien, les pannes inattendues et les faiblesses en ce qui concerne de la livraison de services qui en résultent.

Tableau 7 : État opérationnel des navires, 2006-2007 (%)

Disponible				Non disponible					
Assigné	Non assigné	Entretien planifié	Sous-Total	Hivernage / mise en rade	Entretien planifié	Entretien non planifié	Autre	Sous-Total	Total
67 %	1 %	0 %	68 %	20 %	9 %	2 %	1 %	32 %	100 %

Tableau 8 : Entretien non planifié des navires, 2002-2003 à 2006-2007

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Nombre de jours réels en entretien non planifié (bris)	427	472	675	593	533
% de service planifié	3.7 %	4.6 %	5.9 %	5.6 %	5.1 %

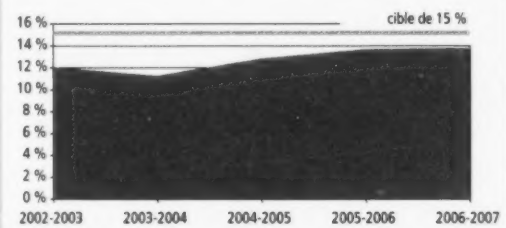
Les 40 navires les plus importants de la flotte sont également les plus vieux de la GCC. Ces navires contribuent une moyenne de 9 500 jours opérationnels aux clients chaque année, pour la majeure partie en mer, dans le cadre des exigences des clients et des missions. Des pannes se produisent, malheureusement, occasionnant 4 à 6 % de jours opérationnels planifiés perdus, comme l'indique le Tableau 8.

Bien qu'il soit trop tôt pour établir avec certitude que la stabilisation dans les jours opérationnels perdus est directement attribuable à des dépenses accrues pour les radoubs, les entretiens et les prolongements de la durée de vie des navires, c'est néanmoins un signe positif et de toute évidence, un investissement important et justifié.

Recherche nocturne des espèces marines

La seconde mesure relative de l'efficience est le multitâche, c'est-à-dire lorsqu'un navire assume simultanément deux tâches ou davantage. Les brise-glaces par exemple, peuvent être affectés au déglaçage tout en assurant une couverture SAR, ou encore assumer des fonctions d'observation, de prise de notes et de signalisation, prêter assistance dans des activités de Sûreté maritime, de surveillance et d'intervention sur les incidents de pollution. Ainsi, avec un navire, dans les limites géographiques, de temps, de disponibilité et de capacité, il est fréquemment possible de mener plusieurs missions de front.

Graphique 9 : Tendance du multitâche, 2002-2003 à 2006-2007 (%)



NGCC Louis S. St-Laurent, notre plus grand brise-glace lourd, près de Cambridge Bay, au Nunavut
Photo : Gracieuseté de C&A

On obtient ce résultat en comparant le temps total consacré par un navire à plusieurs tâches simultanées au temps total qu'il a été assigné. Le Graphique 9 illustre la tendance des multitâches au cours des cinq dernières années financières. En 2006-2007, avec 13,7 % des fonctions multitâches accomplies, la flotte se rapproche lentement de son objectif de 15 %. Ce changement modéré est dû en partie à une meilleure planification et à la migration vers des configurations plus polyvalentes de la flotte.

Compte tenu des résultats de ces deux mesures relatives, nous pouvons considérer notre flotte comme généralement efficiente, avec un taux élevé d'assignation et un taux acceptable de multitâche, bien que les pannes demeurent problématiques. Une flotte plus sophistiquée et multitâche, avec moins de configurations de types de navires, tel que présenté en Section 3, aura comme résultat une augmentation de la capacité de multitâche, améliorant ainsi l'efficience globale de la Flotte.

6 NOTRE PLANIFICATION FINANCIÈRE ET OPÉRATIONNELLE

Les expériences récentes telles que l'intervention d'urgence lors de l'ouragan Katrina et le soutien accru aux préoccupations de sûreté soulignent l'importance d'une Garde côtière capable d'honorer les attentes du public en matière de préparation opérationnelle et de planification intégrée de mesures d'urgence. Pour ce faire, la GCC a recours à une variété de méthodes de planification afin de vérifier qu'elle est prête à mener des missions – avec des navires appareillés, du carburant à bord, un équipage hautement qualifié et adaptable – et à des méthodes de planification stratégique qui veillent à ce que les pratiques opérationnelles et de gestion, ainsi que les fonds nécessaires soient en place pour exploiter, fournir et entretenir les navires et les hélicoptères dont nous avons besoin pour répondre aux défis présents et à venir.

Au cours de l'année 2006-2007, la GCC a élaboré le concept de Préparation opérationnelle de la Flotte comme fondement pour déterminer ses besoins de capacité à plus long terme. Cette réorientation permettra à la GCC d'évoluer d'une approche étroite à court terme, guidée par les exigences et le financement des clients vers une approche holistique à plus long terme, à travers laquelle l'organisme se positionne comme la solution maritime civile de « l'ensemble du gouvernement » canadien, prête à répondre tant opérationnellement que dans les temps aux divers besoins. Cette nouvelle approche fera en sorte que la flotte soit équipée et disponible lorsque nécessaire, et qu'elle assure un service sûr et sécuritaire, efficient et efficace. Le concept de préparation et l'élaboration d'un cadre opérationnel correspondant vont permettre une plus grande transparence auprès des clients concernant les ressources financières requises pour exploiter la flotte, à savoir, les ressources nécessaires pour garantir une flotte prête à intervenir comparativement à celles seulement requises pour assurer les services aux clients en mer, afin que des accords de service et des pratiques plus efficaces puissent être établis et formalisés.

Chaque année, il est demandé aux clients de définir leurs besoins, afin que le Plan opérationnel national de la Flotte soit élaboré, lequel plan comporte l'horaire des navires et des missions spécifiques, ainsi que les coûts associés à la livraison de ces services. La base financière de la planification des besoins des clients est le modèle national d'établissement des coûts. Les ressources financières de la GCC sont fixées chaque année au début du cycle budgétaire, alors que la demande pour certains de ses services est fréquemment variable et imprévisible, entraînant de ce fait des ajustements en cours d'exercice. Lorsque des demandes non anticipées de services se présentent après l'achèvement du cycle de planification annuelle, les efforts déployés dans d'autres domaines sont modifiés en conséquence, suite à la révision des priorités et des risques.

Tableau 9 : Budget national de la Flotte, en 2006-2007 (000 $)

	Salaires	Fonctionnement et Entretien (F&E)	Carburant	Sous-total	Dépenses en capital secondaire	Total
Flotte	141 611	26 071	39 016	206 699	0	206 699
Hélicoptères	*	14 020	**	14 020	0	14 020
Sous-total	141 611	40 092	39 016	220 719	0	220 719
Terre	17 321	7 311		24 633	438	25 071
Total	**158 933**	**47 404**	**39 016**	**245 353**	**438**	**245 791**

Le Tableau 9 résume le budget national de la Flotte pour 2006-2007. Au cours de cette année financière, la GCC a entamé sa transition vers une budgétisation par activité, en vertu du concept de Préparation opérationnelle de la Flotte, assurant ainsi une plus grande transparence, éclaircissant le volet du coût des services pour les Canadiens et les Canadiennes et améliorant la responsabilisation.

Une méthode transitoire de la GCC a été utilisée pour l'allocation du budget de l'année financière 2006-2007, utilisant les renseignements historiques relatifs aux dépenses. Au cours de l'année, un nouveau Cadre financier de la Flotte a été produit, qui guidera l'élaboration du Plan financier de la Flotte pour 2007-2008. Ce cadre financier utilise le concept d'affectation budgétaire contrôlée et ciblée pour les dépenses opérationnelles et non opérationnelles et introduit par ailleurs des items budgétaires standards et non standards. Ce plan va devenir un modèle pour une généralisation à l'ensemble de la GCC.

En conséquence de cette transformation, pour le début de l'année 2007-2008, les dirigeants et employés de la GCC observeront des liens plus clairement définis entre la manière dont les fonds sont affectés par le Parlement, la planification interne et les allocations budgétaires et les rapports de clôture d'exercice au Parlement. Il est attendu par ailleurs à ce que la budgétisation par activité facilite l'établissement du suivi et des rapports du rendement opérationnel et financier.

NGCC Leonard J. Cowley, patrouilleur hauturier

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

Les pilotes d'hélicoptère sont des employés de Transports Canada et non de la GCC.

Le carburant est compris dans le F&E.

7 PERSPECTIVES D'AVENIR

Nous comprenons nos défis : répondre à une demande croissante et évolutive en matière de services; nous adapter à un environnement changeant et complexe; garantir un endroit où il fait bon travailler à notre personnel; et gérer nos actifs à forte densité de capital de manière appropriée. Nous jouissons par ailleurs d'excellentes relations avec nos clients internes comme externes, et nous nous efforçons de mieux comprendre leurs besoins particuliers tout en leur assurant le meilleur service possible.

À travers l'année 2006-2007, la Flotte a apporté des améliorations significatives à ses processus de planification et de budgétisation. Dans le contexte d'organisation nationale de services maritimes, nous entendons poursuivre nos efforts sur une série complète d'améliorations dans nos pratiques de gestion, à savoir opérationnaliser selon la véritable signification associée au fait d'être un Organisme.

Nous nous estimons sur la bonne voie pour incorporer les recommandations formulées dans le rapport de la Vérificatrice générale et dans la Révision interne des services votés. En outre, la Flotte a établi des mesures de rendement visant à évaluer régulièrement la sûreté, la sécurité, l'efficacité et l'efficience de ses opérations.

La Flotte est fière de faire partie d'une institution nationale comme la GCC, et nous avons hâte de répondre, voire de dépasser les besoins et attentes des clients pour l'année à venir. Nous avons conscience que notre rôle, en tant que fournisseur opérationnel et prêt à assurer des services maritimes civils pour le Canada, n'a jamais été aussi important, pour ne pas dire exigeant. Nous aimerions souligner une fois de plus l'importance de nos employés, tant à terre qu'en mer, qui se dévouent au service de nos clients et des Canadiens et des Canadiennes.

Si vous avez des commentaires ou des observations concernant ce premier Rapport annuel de la Flotte, vous êtes invités à contacter l'une des personnes dont les noms figurent sur la liste en Section 8. Vos suggestions pour des améliorations sont les bienvenues.

Embarcation rapide de sauvetage au crépuscule

Photo : Gracieuseté de C&A

8 PERSONNES RESSOURCES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

Représentants de l'Administration centrale

Gary B. Sidock
Directeur général
613-998-8348

Marc-André Poisson
Directeur, soutien opérationnel
613-990-9640

Miriam Van Roosmalen
Directrice par intérim, Planification de la Flotte
613-991-4844

Mario Pelletier
Directeur, Sûreté et sécurité de la Flotte
613-993-1932

Steve Peck
Directeur, Gestion du personnel naviguant
613-998-1662

Ron Miller
Directeur, Transformation de la Flotte
613-991-3478

Représentants régionaux

Stephen Decker
Directeur par intérim, Services opérationnels
COR, région de Terre-Neuve-et-Labrador
709-772-5202

Anthony Potts
Directeur par intérim, Services opérationnels
COR, région des Maritimes
902-426-6030

Claude Langis
Directeur, Services opérationnels
COR, région de Québec
418-648-7290

Brian LeBlanc
Directeur, Services opérationnels
COR, région du Centre et Arctique
800-265-0237

David Snider
Directeur, Services opérationnels
COR, région du Pacifique
250-413-2800

Le Tableau 5 présente les diverses patrouilles entreprises en 2006-2007, essentiellement dans les eaux canadiennes et dans les zones réglementées de l'OPANO. La catégorie administrative comprend le temps consacré à la préparation des dossiers de la cour, tels que la compilation de données, la préparation des rapports d'exécution des patrouilles, les communications écrites avec un avocat de la Couronne, ainsi la préparation et les comparutions en cour. La demande pour le soutien de la flotte s'intensifie notamment au niveau des patrouilles de soutien à l'OPANO, avec une augmentation équivalente à une année complète au cours des quatre dernières années.

Tableau 5 : Services à la GPA par type de patrouille , 2006-2007 (% de jours opérationnels)

Eaux canadiennes	57.8
OPANO	34.1
Autre patrouille	5.4
Administration (incluant les comparutions en cour)	1.8
Eaux internationales[4]	0.8
Pêches autochtones	0.1

NGCC Cygnus, un patrouilleur hauturier, avec un navire de l'union européenne, le *Jean Charcot*, lors d'une patrouille effectuée dans le cadre de l'OPANO

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

[4] Au large des côtes des Maritimes et du Pacifique

4.3 Autres ministeres et organismes du gouvernement

La Flotte fournit des prestations de services maritimes (navires, hélicoptères, expertise, personnel et infrastructures) au nom ou au bénéfice d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, dans le cadre de leurs priorités maritimes respectives. Sont concernés notamment, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG), Environnement Canada (EC), Ressources naturelles Canada (RNCan), le ministère de la Défense nationale (MDN), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI), Transport Canada (TC) et autres.

Les besoins des clients déterminent le type de navire requis. EC, le CRSNG et RNCan, par exemple, ont besoin de navires scientifiques pour le soutien de leurs activités, alors que la GRC utilise divers types de navires, dont les brise-glaces et les aéroglisseurs. La Flotte est donc chargée des opérations en mer dans le cadre de son soutien aux AMG.

NGCC Des Groseilliers, au cours d'une mission annuelle de ravitaillement de la station météorologique Euréka d'Environnement Canada, située sur la côte ouest de l'Île Ellesmere, à quelque 600 miles au sud du pôle Nord

NGCC Teleost, un navire côtier de recherche sur la pêche

Photo : Gracieuseté de T.-N.-L.

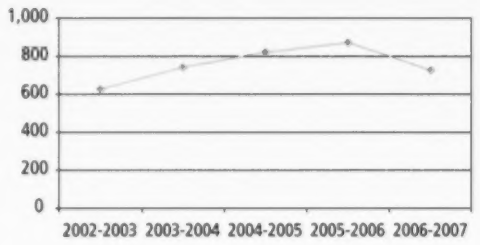
Rendement de la Flotte

Au cours de l'année 2006-2007, 724 jours opérationnels ont été livrés, soit 10 % de plus qu'initialement planifié, principalement en raison des besoins urgents non prévus, à la demande des clients.

Le Graphique 6 montre que le service s'est accru chaque année de 2002-2003 à 2006-2007 par une moyenne de 10 %, avec une chute brutale en 2006-2007. Celle-ci s'explique essentiellement par une demande moins forte, en particulier de la part du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada qui, sur quatre années, a réduit ses demandes de jours opérationnels de 140 à 80. Les services livrés à Environnement Canada, notre second plus important utilisateur, sont demeurés stables à une moyenne de 56 jours.

D'autres services sont livrés à l'Agence des services frontaliers du Canada, à la GRC, au MDN, à TC, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et à la voie maritime du Saint-Laurent. Au total, ce groupe s'est vu contribuer une moyenne de 206 jours opérationnels au cours des cinq dernières années financières.

Graphique 6 : Service aux autres ministères et organismes du gouvernement, 2002-2003 à 2006-2007 (# de jours opérationnels)



Une embarcation rapide de sauvetage

Fisheries and Oceans Canada | Pêches et Océans Canada

Canadian Coast Guard | Garde côtière canadienne

Saluti Primum, Auxilio Semper
Safety First, Service Always

FLEET ANNUAL REPORT

Canada

Opération Lancaster

L'Opération Lancaster est une opération de souveraineté canadienne qui s'est déroulée dans l'est de l'Arctique canadien entre les 12 et 25 août 2006. Elle était dirigée par le Commandement Canada du MDN et exécutée par la Force opérationnelle interarmée, avec la participation d'autres commandements de la Défense nationale et d'autres ministères du gouvernement. Les opérations terre et mer combinées comprenaient une patrouille intégrée de surveillance des pêches dans le détroit Davis qui s'est conclue à Iqaluit et était menée par la Marine canadienne et Pêches et Océans Canada. Le *NGCC Henry Larsen* a joué un rôle fondamental dans cette opération, servant de navire hôte pour le premier ministre, le Chef d'état-major de la Défense et le Commissaire de la Garde côtière canadienne.

NGCC Henry Larsen avec le *NCSM Montréal*, un navire de la Marine canadienne

Photo : Gracieuseté de C&A

2 OUR PEOPLE

CCG has the confidence of Canadians primarily because of its professional, dedicated workforce. The recent emphasis on human resource planning in the Agency's Business Plan 2007-2010 is helping to ensure that Fleet has the skilled and professional seagoing personnel it needs to deliver its services into the future.

The majority of CCG employees are seagoing personnel, serving Canadians at sea, while the remaining work in operational positions ashore. In addition to the 2,485 seagoing personnel within Fleet, some 180 (7%) provide shore-based operational support and management services in the ROCs, regional offices and headquaters (see Table 1 for Seagoing Personnel Statistics).

Table 1: Snapshot of the Seagoing Personnel Statistics as of October 2006

	NL	MA	C&A	QC	PA	Nationally
SHIP OFFICERS (SO)						
On Strength (FTE[1])	171	238	103	158	178	848
On Strength (Term)	2	4	4	18	11	39
Total SO's On-Strength	**173**	**242**	**107**	**176**	**189**	**887**
Average Age (FTE)	44	47	43	44	45	45
Males	165	222	92	146	161	786
Females	6	16	11	12	17	62
Aged 45 to 54	72	108	40	67	81	368
Aged 55 to 59	10	34	13	15	19	91
Aged 60 or Greater	6	10	2	3	5	26
SHIP CREWS (SC)						
On Strength (FTE)	285	349	142	210	276	1262
On Strength (Term)	102	57	26	60	91	336
Total SC's On Strength	**387**	**406**	**168**	**270**	**367**	**1,598**
Average Age (FTE)	49	49	46	49	45	48
Males	269	336	135	182	250	1,172
Females	16	13	7	28	26	90
Aged 45 to 54	126	194	65	125	111	621
Aged 55 to 59	56	47	17	39	34	193
Aged 60 or Greater	20	25	5	3	14	67
TOTAL	**560**	**648**	**275**	**446**	**556**	**2,485**

[1] Full-time equivalentt

Published by:

Fleet Directorate
Fisheries and Oceans Canada
Canadian Coast Guard
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Fleet Annual Report
1st Edition - October 2007
Available on CCG Internet site:
www.ccg-gcc.gc.ca/

Cat. No Fs151-11/2007
ISBN 978-0-662-69790-9

Cat. No Fs151-11/2007E-PDF
ISBN 978-0-662-45853-1

© Her Majesty the Queen in Right of Canada 2007

Printed on recycled paper

There are a number of circumstances that influence both current operational human resource needs and longer term strategic planning. These include:

- A high percentage of Fleet's most experienced personnel are eligible to retire or are nearing retirement eligibility;
- Canada's marine industry is highly competitive. Trained Fleet personnel can be lured to the private sector and recruitment competition has heightened in recent years (although our attrition rate of only 2.4% is very low by industry standards);
- Fleet continues to strive to meet its employment equity and official languages targets among seagoing personnel;
- For the average Canadian, there are many other options than a career at sea. The Fleet needs to be seen as a professional workplace that is committed to staff development; and
- Seagoing personnel must adapt to the evolving role of the Fleet as it responds to changing client needs, new technologies and environmental changes.

In the context of these challenges, Fleet is focusing its human resource efforts in three main areas: recruitment, retention and training.

The Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia is instrumental in helping CCG develop the professionally trained staff needed to satisfy program and service requirements. It delivers the Coast Guard Officer Training Program, which is the primary source of ships' officers recruits. In addition, it delivers a career program in MCTS Training, as well as highly specialized training in the areas of SAR, environmental response, and marine maintenance and equipment training.

The Fleet and the Coast Guard College are working together to develop a national Ships' Crew Recruitment Framework to meet future crewing requirements. The present and future challenges in workforce recruitment, retention, and training will require ongoing collaboration, and must be guided by a framework based on long-term needs assessment and effective planning and delivery, while continuing to meet training needs as they arise.

Maritime professionals delivering equipment to Langara Island, off the Queen Charlotte Islands

Photo: PA Region

TABLE OF CONTENTS

(Reporting period: April 1, 2006 to March 31, 2007)

Message from the Director General, Fleet, Canadian Coast Guard 1

1 Serving Canadians 4

1.1 Our Clients 5
1.2 Our Operations 6
1.3 Our Environment 8

2 Our People 10

3 Our Vessels and Helicopters 14

4 Our Services to Clients 16

4.1 Canadian Coast Guard 17
4.1.1 Aids and Waterways Services 17
4.1.2 Icebreaking Services 18
4.1.3 Search and Rescue Services 20
4.1.4 Maritime Security Services 21
4.1.5 Environmental Response Services 23
4.1.6 Marine Communication and Traffic Services 24

4.2 Fisheries and Oceans Canada 25
4.2.1 Science 25
4.2.2 Fisheries and Aquaculture Management 26

4.3 Other Government Departments and Agencies 29

5 Measuring Performance 32

5.1 Safe and Secure Delivery 32
5.2 Effective Delivery 34
5.3 Efficient Delivery 35

6 Our Operational and Financial Planning 38

7 Looking Forward 40

8 Management Contacts 42

Employee Awarded Cross of Valour

In 2006, First Officer Leslie Arthur Palmer was awarded the Cross of Valour by Her Excellency the Right Honourable Michaëlle Jean, Governor General of Canada. This award, which has been presented to only 20 people since it was created in 1972, recognizes "acts of the most conspicuous courage in circumstances of extreme peril."

First Officer Palmer received Canada's highest civilian bravery award for his courageous actions on the stormy night of December 27, 2004. Two fishermen were stranded along the shores of British Columbia's Grenville Channel after their fishing trawler capsized. The *CCGC Point Henry* responded to the distress call. The crew spotted a light flashing through the winter storm, and Palmer used a small rubber boat to reach the channel's shore. The breaking surf and winds gusting up to a hundred knots (185 km/h) forced him to land a half-kilometre away from the survivors. Palmer braved the cold, ice, and wind, walking for an hour in the hip-deep snow until he reached the two men, who were huddled inside a life raft.

After assessing the situation, Palmer retrieved vital survival gear and medical equipment from the *CCGC Point Henry*, and returned to the barely responsive victims. He worked courageously to keep the two fishermen warm and alive for another four hours, before medical help could reach them. This was one of 700 rescues in which Palmer has been involved over the course of his career.

CCGS Samuel Risley, High Endurance Multitasked Vessel/Light Icebreaker
Photo: C&A Region

Reference List

List of Acronyms

ACV	Air Cushion Vehicle
AWS	Aids and Waterways Services
C&A	Central and Arctic Region
CCG	Canadian Coast Guard
CCGC	CCG Cutter
CCGS	CCG Ship
DFO	Department of Fisheries and Oceans
DND	Department of National Defence
ER	Environmental Response
FAM	Fisheries and Aquaculture Management
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
MA	Maritimes Region
MCTS	Marine Communications and Traffic Services
MS	Maritime Security
MSET	Maritime Security Enforcement Team
NAFO	Northwest Atlantic Fisheries Organization
NCC	National Coordination Centre
NL	Newfoundland and Labrador Region
OGD	Other Government Departments and Agencies
PA	Pacific Region
QC	Quebec Region
RCMP	Royal Canadian Mounted Police
ROC	Regional Operations Centre
SAR	Search and Rescue
SSMS	Safety and Security Management System

List of Figure

Figure 1: Fleet Regional Operations Centres 6

List of Graphs

Graph 1: Distribution of Fleet Clients, 2006-2007 (% of Operational Days) 5
Graph 2: Service to Aids and Waterways, 2002-2003 to 2006-2007 (# of Operational Days) 17
Graph 3: Service to Icebreaking by Zone, 2006-2007 (% of Operational Days) 19
Graph 4: Service to Maritime Security, 2004-2005 to 2006-2007 (# of Operational Days) 22
Graph 5: Service by Science Programs, 2006-2007 (% of Operational Days) 25
Graph 6: Service to Other Government Departments and Agencies, 2002-2003 to 2006-2007 (# of Operational Days) 30
Graph 7: Trend of Reported Incidents by 365 days, 2004-2005 to 2006-2007 (# of Operational Days) 33
Graph 8: Service Delivered versus Planned by Fleet Clients, 2006-2007 (%) 34
Graph 9: Multitasking Trend, 2002-2003 to 2006-2007 (%) 36

List of Tables

Table 1: Snapshot of Seagoing Personnel Statistics as of October 2006 10
Table 2: Number of Vessels and Helicopters by Type in 2006-2007 14
Table 3: Age of CCG Vessels in 2006-2007 15
Table 4: Days delivered and Percentage of Service by Search and Rescue Activity, 2006-2007 21
Table 5: Service to Fisheries and Aquaculture Management by patrol type, 2006-2007 (% of Operational Days) 28
Table 6: Top 5 of Reasons for Operational Delays, 2006-2007 34
Table 7: Operational State of Vessels, 2006-2007 (%) 35
Table 8: Unplanned Maintenance of Vessels, 2002-2003 to 2006-2007 35
Table 9: Fleet National Budget, 2006-2007 ($000s) 39

Captain Lise Marchand and Helmsman Claudiu Caoda

Photo: QC Region

Reference List

List of Text Boxes

Text Box 1: Our Legislated Mandate 4
Text Box 2: Canadian Coast Guard National Coordination Centre 6
Text Box 3: Improving Ship-to-Shore Communications: E-mail at Sea Project 7
Text Box 4: Improving Safety Aboard Helicopters 8
Text Box 5: Employee Awarded Cross of Valour 12
Text Box 6: Bringing the Media Spotlight to the Arctic 18
Text Box 7: Immediate Response Saves Lives 20
Text Box 8: Responding to an Oil Spill 23
Text Box 9: Discoveries in the Bay of Fundy 25
Text Box 10: The *CCGS Arrow Post* Foils Poachers 27
Text Box 11: Operation Lancaster 31
Text Box 12: Becoming a Maritime Industry Leader in Safety and Security 32

CCGS Cape Hurd, Specialty Vessel
Photo: C&A Region

3 OUR VESSELS AND HELICOPTERS

To fulfil its role, the CCG needs an adaptable fleet that can deliver a variety of services in a safe and secure, effective and efficiently manner. In 2006-2007, the Fleet operated 110 vessels, four air cushion vehicles (ACVs) and 22 helicopters (See Table 2). Many of these assets are equipped to support the provision of two or more simultaneous tasks (multitasked), allowing them to efficiently support multiple clients during a single mission. Other assets have more specialized capabilities required to satisfy particular client or program requirements, such as DFO Science marine research requirements.

Today's fleet is significantly smaller than that of 12 years ago, when 198 vessels were operating. In making the transition to a smaller, but more capable, multi-taskable and mission-ready fleet, CCG developed a 25-year Fleet Renewal Plan, which guides investment decisions with an aim to ensure the CCG has a strong, modern, flexible fleet, capable of delivering cost-effective and reliable service to Canadians well into the future. In order to remain current, the Plan is regularly reviewed and adjusted to changing priorities and projected demands.

Fleet Renewal Plan goals are to procure new vessels, to improve maintenance of existing vessels through life-cycle management, and to manage the fleet more effectively through better planning and management processes. Significant progress was made during 2006-2007. Between February 2005 and March 2007, funding of $669 million was provided to the Fleet for the procurement of a total of 16 new vessels: one offshore oceanographic science vessel, three offshore fishery science vessels, and 12 midshore patrol vessels.

Table 2: Number of Vessels and Helicopters by type in 2006-2007

Vessel and Helicopter Types	Number
Polar Icebreakers	0
Heavy Icebreakers	2
Medium Icebreakers	4
High Endurance Multitasked Vessels / Light Icebreakers	7
Medium Endurance Multitasked Vessels	5
Offshore Patrol Vessels	4
Midshore Patrol Vessels	7
Offshore Oceanographic Science Vessels	2
Offshore Fishery Science Vessels	4
Air Cushion Vehicles	4
Special Navaids Vessels	2
SAR Lifeboats	38
Hydrographic Survey Vessels	5
Channel Survey and Sounding Vessels	2
Near-Shore Fishery Research Vessels	6
Speciality Vessels	22
Vessel Total	**114**
Helicopter Total	**22**

Overall, four of the new vessels are additions to the fleet and 12 will replace existing vessels nearing the end of their life expectancies. Fleet Renewal Plan is a multi-year undertaking, with the first vessels approved in Phases I and II scheduled for delivery in 2010 and the last for 2014. The CCG also plans to build a high-speed air cushion vehicle that will be used primarily for search and rescue, maintenance to navigational aids, and icebreaking for flood control and St. Lawrence Seaway operations in the Quebec Region.

Breathtaking Arctic sunset

In the meantime, the existing fleet must be kept as operationally ready as possible. Additional annual funding has been allocated for vessel refits for existing vessels; however, this additional funding is being eroded over time due to higher than anticipated repair costs, especially since more than half of the large vessel fleet (vessels greater than 33m in length) are more than 25 years old. Maximizing the use of capital funds for repairs of these vessels will be a significant challenge in the coming years and success in this area is critical to optimizing the availability and reliability of the aging fleet as a bridge to the arrival of the newly constructed vessels (see Table 3).

B212, a twin engine helicopter

Table 3: Age of CCG Vessels in 2006-2007

Vessels	Current Number	Vessels Over 25 Years Old	Vessels 15 to 25 Years Old	Vessels Under 15 Years Old
	LARGE VESSEL FLEET			
Large Ships (over 88m) Design Life - 30 years	7	5	2	0
Medium Ships (48 to 87m) Design Life – 30 years	28	13	15	0
Smaller Ships (33 to 47m) Design Life – 15 to 20 years	5	4	1	0
TOTAL Large Fleet	**40**	**22**	**18**	**0**
	SMALL VESSEL FLEET			
Small Vessels and ACVs (up to 33m) Design Life – 15 to 20 years	36	12	16	8
SAR Lifeboats Design Life – 15 years	38	0	2	36
TOTAL Small Fleet	**74**	**12**	**18**	**44**
TOTAL FLEET	**114**	**34**	**36**	**44**

MESSAGE FROM THE DIRECTOR GENERAL, FLEET, CANADIAN COAST GUARD

Welcome to the Canadian Coast Guard Fleet's first Annual Report. Within these pages you will find basic information about the Coast Guard Fleet and its services. Our people are the single most important element in delivering these services in some of the world's most difficult environmental and operational conditions. Risk is the nature of our business. This report is our attempt to account for the effectiveness of the services we provide to our clients on behalf of Canadians and the Government of Canada, and we hope it will provide a sound basis for comparison in subsequent years.

Due to the wide variety of clients we serve, the Fleet - by design - must be a highly flexible organization. We operate in a dynamic environment, adapting to tides and changing weather conditions, and responding to the maritime needs of our clients. In recent years, faced with an increasingly globalized economy, heightened security concern, and climate change, the broader context in which we operate has become ever more dynamic, making our presence on Canadian waters and the work we perform that much more important.

2006-2007 Fleet Statistics	or...
Provided 31,719 operational days	Worked 87 years
Sailed 1,178,186 nautical miles	Travelled 54 times around the Earth's circumference
Consumed 56,202,000 litres of ship fuel	Fuelled 1,124,040 compact cars

Gary B. Sidock
Director General, Fleet
Canadian Coast Guard

As much as Canadians appreciate the important work of the Coast Guard, during the course of 2006-2007 the Special Operating Agency was the subject of some pointed criticism. The most important of these were made by the Auditor General of Canada in a report tabled earlier this year. Other criticisms were in the form of concerns from the public, but the Agency also examined itself closely, conducting an extensive A-Base Review to provide an in-depth assessment of the financial and operating status of the entire organization.

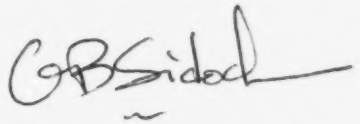
While such censure and self-examination are difficult, it is being used constructively. We are taking aggressive steps to transform the Coast Guard into a truly national institution, renewing our fleet, modernizing our operations and management practices, and ensuring our resources are aligned with Coast Guard and Government priorities and within resource levels. We have already made significant progress on key fronts:

- The implementation of our priorities presented in the Business Plan for 2007-2010 will improve the focus, efficiency and effectiveness of our services;
- We have received recent financial commitments to begin the renewal of our fleet through the Federal Budget 2007; and
- A maritime security component, fully developed and operational, is being added to our services, with on-water armed patrols for the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, conducted jointly with the Royal Canadian Mounted Police.

During the past year, we have also established plans to participate in some key international efforts. In 2007, the Coast Guard Fleet will support seven on-water Arctic projects under the auspices of the International Polar Year - the largest-ever international program of scientific research focused on Arctic regions. The Fleet will also continue to support on-water research in the Arctic Ocean being conducted to document Canada's submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf to extend Canada's sovereign rights, a fundamental element in re-affirming Canada's Arctic sovereignty.

I hope you will find this first Fleet Annual Report an informative document. As we move forward, we expect demand for our services to both grow and change, as demonstrated by the International Polar Year and enhanced maritime security operations. We are prepared to adapt to the evolving needs of the people and the Government of Canada in this complex and changing world. As always, our people will be our key to success.

Safety First, Service Always,



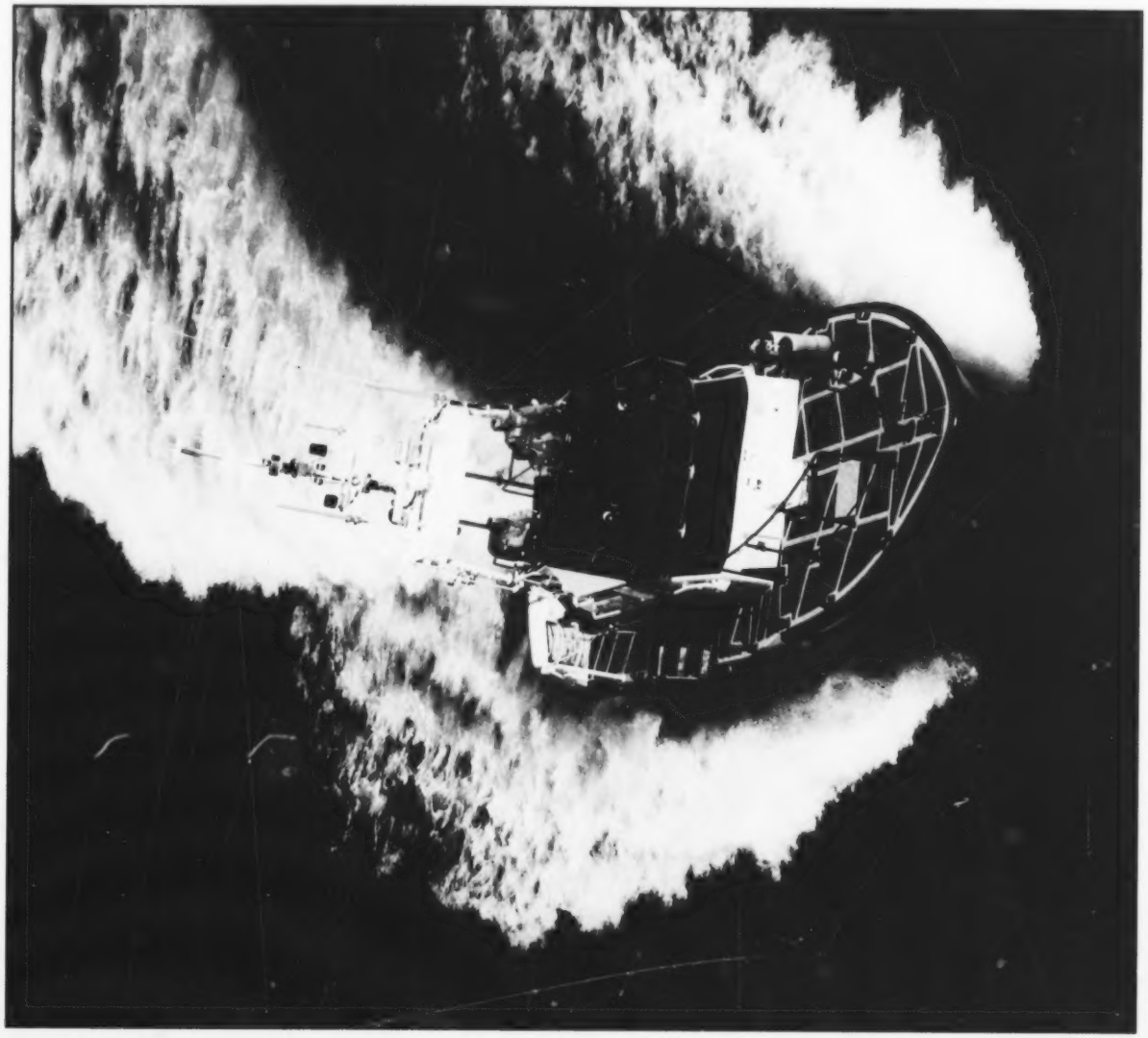
Gary B. Sidock
Director General, Fleet
Canadian Coast Guard

4 OUR SERVICES TO CLIENTS

The following sub-sections outline the services provided to each client in terms of the planned and actual days provided. It must be kept in mind however, that the number of operational days that are planned and delivered are as much a function of the available budget as they are of the availability of vessels.

It must also be noted that the information contained in the following sections represents the support provided by Fleet to these clients and should not be interpreted as representative of the entire suite of services that a particular client receives. For example, in certain cases, it is more efficient for Aids and Waterways Services to be delivered by contractors. These contracted services are not monitored by Fleet and do not form part of the information illustrated in the following sections.

Providing SAR Services
Photo: QC Region



CCGC Cap Tourmente, SAR Lifeboat

Photo: QC Region

4.1 Canadian Coast Guard

4.1.1 Aids and Waterways Services

Aids and Waterways Services (AWS) ensures the safety and viability of shipping channels and the protection of the public right to navigation. The Fleet supports the AWS by placing, lifting, checking, and maintaining an extensive system of floating and fixed aids to navigation (both afloat and ashore).

A variety of large and small multitasked vessels and helicopters maintain this network. Some aids are year-round, while others are seasonal, which means the aids are lifted for the winter season to prevent damage by ice and are repositioned at the beginning of the navigational season. The fleet must be capable of:

- Reaching aids in restricted, shallow and ice-infested waters;
- Serving as a platform to carry and service buoys and related equipment, and for construction of aids to navigational aids; and
- Supplying air capability to reach aids not accessible by boat or road, especially in remote areas of the Arctic.

The success of this activity is highly dependent on competent maritime professionals. Accurate navigation is key, as placing aids often requires vessels to manoeuvre close to shoals, rocks, and reefs. For this reason, extensive local knowledge and specific training are required. Seagoing personnel also deploy, recover and maintain aids, verify the positions and operation of floating aids, keep records of operations, update data on positions and characteristics of aids as required, and conduct maintenance on fixed and floating aids.

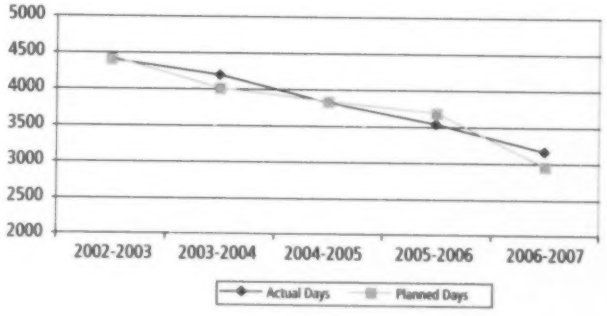
CCGS F.C.G. Smith, Channel Survey and Sounding Vessel
Photo: QC Region

Fleet's Performance

In 2006-2007, some 3,154 operational days were delivered, of which 75% were in the main commercial maritime route in Canada, the Great Lakes – St. Lawrence Seaway.

Graph 2 illustrates the service trend from 2002-2003 to 2006-2007. Over this period, the Fleet has delivered a level of service close to that planned, with an average of 91%. Also, the planned operational days decreased by 33% and actual days delivered decreased by 28%.

Graph 2: Service to Aids and Waterways, 2002-2003 to 2006-2007 (# Operational Days)



1 SERVING CANADIANS

Canada is a coastal nation with a strong maritime tradition and a reliance on maritime transportation and resource-based industries. It has one of the longest coastlines in the world; the world's largest archipelago; inland water systems that stretch 3,700 kilometres from the Gulf of St. Lawrence to Lake Superior; and a 3.7 million square-kilometre Canadian Exclusive Economic Zone with its incumbent management responsibilities. As such, the importance to Canada of having responsive and operationally ready federal maritime presence, services and capabilities cannot be overstated.

The federal government is mandated to play a lead role in ensuring the sustainable use and development of the country's oceans and inland waterways. The Canadian Coast Guard (CCG) is the national institution by which Canada exerts its influence and presence in much of Canada's waters.

CCG has a long history of delivering maritime services on behalf of the Government of Canada and has well-defined programs and services. In a typical day, the CCG:

- Saves eight lives;
- Assists 55 people in 19 search and rescue cases;
- Handles 1,127 marine radio contacts;
- Manages 2,346 commercial ship movements;
- Services 55 aids to navigation;
- Escorts four commercial vessels through ice;
- Carries out 12 fishery patrols, supports eight science surveys and three hydrographic missions;
- Deals with three reported pollution events; and
- Surveys five kilometres of navigation channel bottom.

Our Legislated Mandate

The Coast Guard's mandate is derived from the *Constitution Act, 1867*, which gives the federal government exclusive authority over navigation and shipping and over beacons, buoys, lighthouses and Sable Island. The *Oceans Act* and the *Canada Shipping Act* give the Agency its specific mandate.

The *Oceans Act* confers on the Minister of Fisheries and Oceans Canada responsibility for services for the safe, economical and efficient movement of ships in Canadian waters, through the provision of aids to navigation, marine communications and traffic management services, icebreaking and ice management services, and channel maintenance. It also confers on the Minister responsibility for search and rescue, pollution response and support for other government departments, boards and agencies through the provision of ships, helicopters, and other services.

The *Canada Shipping Act* confers on the Minister of Fisheries and Oceans Canada responsibilities, powers and obligations with respect to aids to navigation, Sable Island and St. Paul Island, search and rescue, pollution response and vessel traffic services.

The key reason for this downward trend in demand for Fleet services related to this activity is a combination of reduced budgets, introduction of new technologies, and service efficiency improvements (including the use of contractors), all of which have combine to reduce the need for Fleet services over this time period.

4.1.2 Icebreaking Services

CCG provides icebreaking and related services to facilitate the safe and timely movement of maritime traffic through and around ice-covered and ice-infested Canadian waters, for the benefit of industry and the Canadian economy.

The Fleet provides crews trained to operate specialized and multitasked vessels in support of this vital service. The icebreakers must be able to escort ships through ice-covered waters, free vessels trapped in ice, allow access to ice-infested harbours, provide ice information and reduce the risk of flooding by both monitoring and breaking up ice jams. Icebreakers also carry helicopters which are forward deployed to conduct ice reconnaissance flights and to locate open water and leads for effective icebreaking operations.

Canada has two icebreaking seasons: from December to April in the south, from the Great Lakes to Newfoundland and Labrador Coasts, including the St. Lawrence Seaway and Gulf; and in the Arctic, both Western and Eastern Arctic, from June to November. The Pacific Coast has no icebreaking activities due to its clement weather. Beginning of June, seven icebreakers are deployed from the southern regions, after completing their winter season operation, to the Arctic for the summer season.

Fleet's Performance

During 2006-2007, some 1,813 operational days were delivered by the Fleet (or 78% of the planned service) for icebreaking, principally driven by:

- In the Arctic, a significant increase in dedicated as opposed to opportunity science, particularly for OGDs, such as Environment Canada, and Canadian universities;

Bringing the Media Spotlight to the Arctic

Media interest in the Government of Canada's presence in the Arctic has increased recently, primarily as a result of climate change and Arctic sovereignty discussions.

The *CCGS Louis S. St-Laurent* helped the Coast Guard showcase its involvement in Arctic activities when the ship hosted the first live satellite broadcast ever done from a vessel. CBC's *The National* was televised live from August 1 to the 4 , 2006, as the *CCGS Louis S. St-Laurent* made its way through the Northwest Passage.

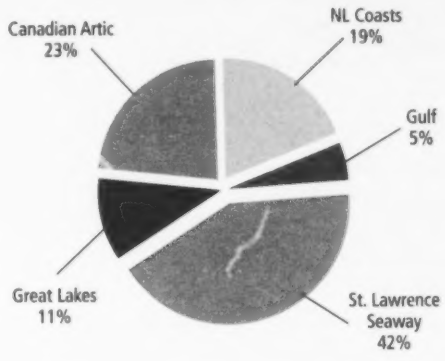
As Canada's most powerful icebreaker and as its most versatile Arctic research vessel, the *CCGS Louis S. St-Laurent* was an obvious choice for the assignment. Throughout the CBC broadcasts, the ship demonstrated its effectiveness as an instrument of federal presence in the Canadian Arctic while continuing to deliver its full suite of routine on-water missions.

- In the South, lighter than expected ice conditions allowed more maintenance time for the large icebreakers. For example, *CCGS Louis S. St-Laurent* preparation for the International Polar Year; and
- Icebreakers responded to Search and Rescue and Environmental Response incidents.

The two first reasons explain in part why both planned and delivered service decreased by approximately 7% over the past three fiscal years.

Graph 3 illustrates time dedicated to icebreaking services by zone, with 42% of service delivered in the St. Lawrence Seaway and 23% in the Canadian Arctic.

Graph 3: Service to Icebreaking by Zone, 2006-2007 (% of Operational days)



CCGS Des Groseilliers, Medium Icebreaker

Photo: QC Region

The Fleet Headquarters and Regional Operational Services Directorates (Fleet) manage and operate the fleet which serves as a visible symbol of the Canadian identity. CCG vessels and helicopters, with their distinctive red and white hulls, and the uniformed officers and crew, provide Canadians with an immediate sense of federal presence and security and safety on the scene, whether it is in the course of their regular duties and responsibilities or when responding to a federal or other emergency. The operationally ready civilian fleet serves as the on-water responder supporting all maritime priorities of the federal government.

Helicopter C-GCHW tasked to Icebreaking and SAR Patrol
Photo: NL Region

1.1 Our Clients

As owner/operator of the government civilian fleet of Canada, the Fleet supports Canada and Canadians on four equally important levels:

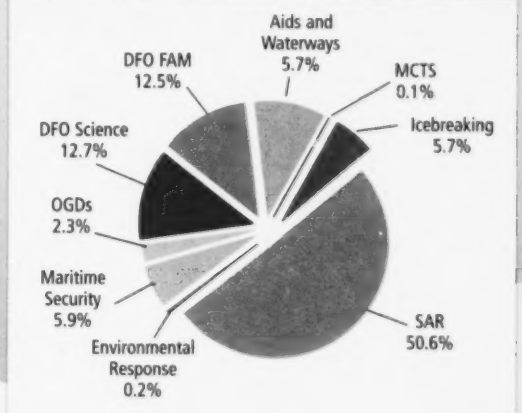
- Providing CCG services related to aids to navigation (Aids and Waterways), icebreaking, search and rescue (SAR), Maritime Security, pollution response (Environmental Response), and marine communications and traffic services (MCTS);
- Supporting Fisheries and Oceans Canada (DFO) programs by providing vessels and maritime professionals to support the department's science activities (DFO Science) and to help manage and protect fisheries resources (DFO Fisheries and Aquaculture Management (FAM));
- Supporting non-military activities of Other Government Departments and Agencies (OGDs); and
- Serving the broader Canadian interest by responding to federal maritime priorities and natural or man-made emergencies.

Graph 1 illustrates the relative use of fleet assets according to client usage. Close to three quarters of our services are delivered in support of CCG services; 51% for the provision of search and rescue services (arguably the most important of the services that the CCG provides), and 5.9% for Maritime Security.

Services to DFO represent one quarter of all services delivered by Fleet, while the OGDs represent just over 2%.

The services dedicated to each client is further analysed in Section 4.

Graph 1: Distribution of Fleet Clients, 2006-2007 (% of Operational Days)



4.1.3 Search and Rescue Services

Canada's Search and Rescue program is a cooperative effort of federal, provincial, territorial, and municipal governments. The CCG's SAR service, delivered in conjunction with its partner the Canadian Coast Guard Auxiliary, is responsible for approximately 5.3 million square kilometres, beginning 800 miles offshore in the Pacific, 1,000 nautical miles in the Atlantic, and stretching all the way from the Canada – U.S. border in the south to the North Pole.

The primary SAR service is delivered by vessels and maritime professionals dedicated to this purpose, positioned at various locations across Canada. These vessels are specially designed and constructed to meet the rigorous demands inherent to providing marine SAR capabilities and response in Canadian waters. In addition, the entire fleet is multitasked to provide SAR response in addition to their other duties.

Key SAR tasks conducted by seagoing personnel are:

- Conducting visual and electronic searches for vessels and survivors, day and night, by air and by sea, in various weather conditions;
- Providing a platform for rescue personnel and vessels to the scene and allowing search operations to be conducted;
- Managing complex searches and acting as On-Scene Coordinators;
- Recovering survivors from other vessels, the sea or the shore;
- Transferring injured persons to shore, helicopters, or to vessels;
- Providing shelter, amenities and advance first aid to survivors.
- Providing radio communication facilities for emergency operations, and to enable vessels to communicate with shore-based radio stations, other vessels and rescue craft;
- Providing fire-fighting capability on board vessels and at shore facilities to save life; and
- Providing towing or other services to vessels in need of assistance when life is threatened.

Immediate Response Saves Lives

Shortly after midnight on March 22, 2006, B.C. Ferry's *Queen of the North* ran aground while en route from Prince Rupert to Port Hardy. The Captain gave orders to abandon ship, and issued a distress call. CCG MCTS relayed the Mayday call and advised the JRCC in Victoria. Several resources were requested to assist in the SAR operation, and the *CCGS Sir Wilfrid Laurier*, the *CCGC Point Henry*, the *CCGS Ricker*, the *CCGC Kitimat II* and the *CCGS Vector* were promptly tasked.

When it received the distress call, the *CCGS Sir Wilfrid Laurier* was only 18 miles from the sinking ferry. What could have been an enormous tragedy was, for the most part, averted, with 99 of the 101 passengers safely recovered by local residents, and the Canadian Coast Guard Auxilary and CCG.

Following the incident, the *CCGS Sir Wilfrid Laurier* headed toward Victoria for scheduled exercises. As it made its way south, the vessel responded to another SAR call, recovering 10 persons from an overturned boat. In port, officers met with investigators to report on the massive *Queen of the North* rescue effort.

The Minister of DFO personally called Captain Mark Taylor to thank him, the crew of the *CCGS Sir Wilfrid Laurier*, and all CCG staff involved for their efforts.

1.2 Our Operations

The Fleet effectively manages its diverse and numerous responsibilities by being versatile and highly adaptable. It operates out of five regions (see Figure 1), with Regional Operations Centres (ROCs) tasking and deploying vessels and maritime professionals to meet service needs, with a National Coordination Centre (NCC) facilitating national Fleet management and an integrated national response when needed.

The Fleet has established national operating procedures and policies for all aspects of its operations, including the implementation of its Safety and Security Management System (SSMS). On a daily basis, professionals in the field and at sea respect this national framework and perform on-the-scene analysis to make the most appropriate operational decisions in any given circumstance. At this level, the key is in balancing the needs of the clients with safe operations and other factors, such as weather and risk.

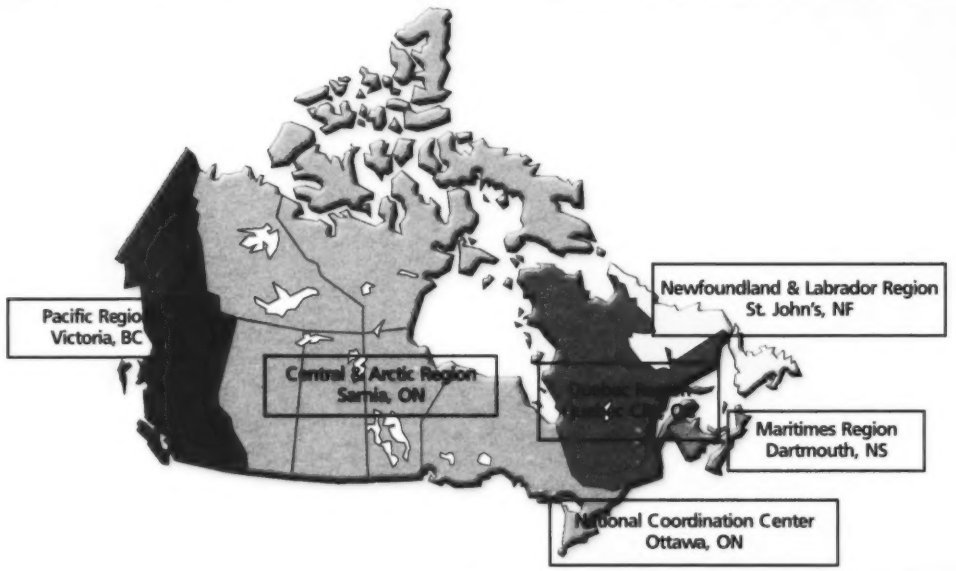
Canadian Coast Guard National Coordination Centre

The terrorist attacks of 9/11 and natural disasters such as Hurricane Katrina in 2005 emphasize the need for an integrated, multidisciplinary government response. CCG operations are managed and coordinated primarily in the regions through the ROCs.

In the event of a major emergency or a national security incident, centralized coordination helps ensure that Coast Guard Senior Management has prompt, accurate information upon which to base decisions, and support high level Government of Canada decision-making.

It is in this context that the CCG established the NCC.

Figure 1: Fleet Regional Operations Centres



Fleet's Performance

During 2006-2007, some 105% of operational days were delivered to SAR compared to planned days. Table 4 demonstrates that 92% of SAR time is for vessel availability in each SAR Zone and readiness to respond/react within a predetermined timeframe (30 minutes for primary SAR vessels). This vessel operational readiness is usually multitasked with another client. Other notable SAR-specific activities include 616 days on patrols, 417 days on incidents response, and 168 days on training and exercises.

Over the past five years, planned service has decreased by 32% (driven primarily by our ability to multitask SAR), while actual service increased by 7%. The Pacific Region accounts for the highest proportion of SAR time at 34%. This can be explained by the region's year-round navigation season and its larger geographical area.

Table 4: : Days delivered and Percentage of Service by SAR Activity, 2006-2007

SAR Activities	#	%
Available and Ready to Respond	14,851	92
Patrols	616	4
Incidents Response	417	3
Training and Exercises	168	1
Total	**16,052**	**100**

CCGC Westport, SAR Lifeboat and DND Cormorant Helicopter
Photo: MA Region

4.1.4 Maritime Security Services

The Fleet supports the Government of Canada's maritime security priorities by providing platforms and maritime expertise to security and law enforcement agencies. For example, the CCG and RCMP have established the joint Maritime Security Enforcement Teams program with armed on-water patrols on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, where the CCG manages, maintains, and operates the vessels while the RCMP provides law enforcement expertise and personnel on board.

Four midshore patrol vessels are being built specifically for the MSET program on the Great Lakes – St. Lawrence Seaway, the first of which is expected to be operational in 2010. Until CCG takes delivery of the four midshore patrol vessels, CCG has dedicated four vessels to the program; in winter, teams operate from icebreakers where and when required.

In the case of search and rescue, CCG vessels are tasked directly from a Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) or a Maritime Rescue Sub-Centre, in line with international practice. These situations are managed jointly by the Canadian Forces and the CCG, which dictate the mission and response, resulting in the tasking of any available vessel or helicopter. In order to provide adequate SAR, other mission coverage and response preparedness, Coast Guard vessels are assigned areas of patrol by the ROCs. The ROCs and the NCC are connected to the operations centres of OGDs with similar responsibilities, such as the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), the Canadian Forces, and national/regional/municipal emergency preparedness officials. Regular drills and exercises involving member organizations help ensure an effective, coordinated response when incidents do arise.

In recent years, maritime security concerns have underscored the importance of such coordination and integrated command and control. In 2006-2007, the CCG worked to improve its structure for better analysis and decision making in support of these activities. These efforts have enhanced CCG's ongoing collaboration with partners, improving and leveraging overall Government of Canada effectiveness.

The Maritime Security Enforcement Teams (MSET) Program is a prime example of effective interagency cooperation, with the Fleet and the RCMP conducting joint armed patrols of the Great Lakes - St. Lawrence Seaway system, enhancing Canada's maritime security and border integrity.

Improving Ship-to-Shore Communications: E-mail at Sea Project

Most Canadians take e-mail access for granted. Not so for ship officers and crew aboard CCG vessels. The e-mail at sea project began with a pilot installation on the *CCGS Sir William Alexander* during the summer of 2006. The installation was successfully completed on 12 vessels this year.

The project was primarily designed to facilitate personal communications from the vessels and has increased morale among crews at sea for extended periods of time. While the system was never intended as complete administrative system for the CCG vessels, the system does speed up the delivery of ice charts and allows vessels to occasionally provide shore staff public information, providing better situational awareness. Due to the success of this project, it will be expanded to include the installation on a total of 38 vessels.

CCGS Edward Cornwallis, High Endurance Multitasked Vessel/Light Icebreaker
Photo: MA Region

1.3 Our Environment

The pace of change has accelerated over the last decade and did not abate in 2006-2007. Demand for CCG services overall has continued to increase, due to the following factors:

- Rising levels of global ship traffic, leading to greater risk of maritime accidents and oil spills;
- Climate change, notably in the Arctic, which may extend the duration of the commercial shipping season, and may intensify the demand for marine science activities support;
- Growing awareness relating to maritime security activities and monitoring;
- Increased potential for migrant smuggling and the need for border integrity; and
- Enhanced awareness of environmental issues and growing concern for clean water and a clean environment.

In addition, Canadians have raised their expectation for Government's readiness to respond, quickly and effectively, in the event of natural or man-made disaster, national emergency, maritime priority, or security or environmental threat.

The future is likely to place increasingly diverse demands on the CCG, thus increasing the need for a safe and secure, effective, efficient, adaptable, and operationally ready fleet, with maritime professionals capable of responding to incidents and crises, and providing services to a wide variety of clients and partners across government, as well as to public and private institutions.

CCGS Martha L. Black, High Endurance Multitasked Vessel/Light Icebreaker

Photo: QC Region

Improving Safety Aboard Helicopters

This past year, a CCG/Transport Canada working group was established to improve helicopter passenger safety aboard our CCG helicopters.

The working group introduced a number of standards that greatly exceed regulatory requirements and are now standard operating procedures for the CCG Fleet. These include:

- Helmets for front-seat passengers for the duration of all flights;
- Mandatory personal flares on personal flotation devices;
- Mandatory Personal Locator Beacons in addition to the locator beacons installed on the helicopters;
- Suggested wearing of helicopter immersion suits for flights over water;
- Available in-depth safety training for "frequent flyers"; and
- Available increased safety training in every region.

CCGS Terry Fox, Heavy Icebreaker
Photo: MA Region

4.1.6 Marine Communications and Traffic Services

The Marine Communications and Traffic Services provide maritime distress and safety communications, conducts vessel screenings, regulates vessel traffic movement, and provides information systems and public correspondence on a 24/7 basis. This service is delivered through a network of 22 centres and supporting communications towers across Canada.

Fleet has a generally limited role in support of MCTS as reflected in the number of operational days below, since the majority of MCTS sites can be accessed by land for regular maintenance and inspection. Seagoing personnel typically support MCTS by transferring materials and fuel from the ship to the repeater sites.

Fourteen of the British Columbia sites (into the Queen Charlotte Islands and central coastal areas) are exceptions as they are in the mountains and accessible only by helicopter. Consequently, the *CCGS Sir Wilfrid Laurier* and one helicopter Bell 212-1 are used most often. Fleet also supports remote communications site activation and deactivation in the Arctic.

Fleet's Performance

In 2006-2007, some 37 operational days were delivered, representing 105% of the operational days planned. Over the five years from 2002-2003 to 2006-2007, actual operational days have tended to exceed planned days.

A Bell 212-1 supporting MCTS remote areas

Photo: PA Region

4.2 Department of Fisheries and Oceans

4.2.1 Science

The Fleet supports the Science program of Fisheries and Oceans Canada, providing trained crews on board both specialized and multitasked vessels such as research trawlers, fishing vessels, hydrographic survey vessels, oceanographic vessels, and icebreakers.

The crews support scientists and technicians in a variety of specialized areas such as:

- Fishing for a variety of commercial species;
- Conducting surveys on acoustics, hydrography, geophysics, marine species stock assessment, and benthic habitats and organisms;
- Conducting marine mammal and seabird enumeration, identification, tracking and bioassessment;
- Collecting plankton, larvae and phytoplankton;
- Collecting water samples for marine chemistry studies;
- Taking bottom sediment samples and coring;
- Collecting data verifying empirical models for water mass structure and circulation, currents and tidal propagation and prediction; and
- Conducting remote camera studies of benthic habitats and organisms.

Fleet's Performance

From 2002-2003 to 2006-2007, planned service decreased by 17%, while actual service delivered decreased by only 7%. Over this period, Fleet delivered over 18,000 operational days in support of on-water science.

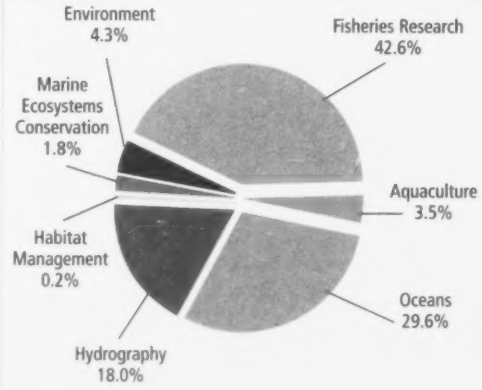
During 2006-2007, most of the Science research supported fisheries (42%) and oceans (30%), followed by hydrography (18%), as shown in Graph 5.

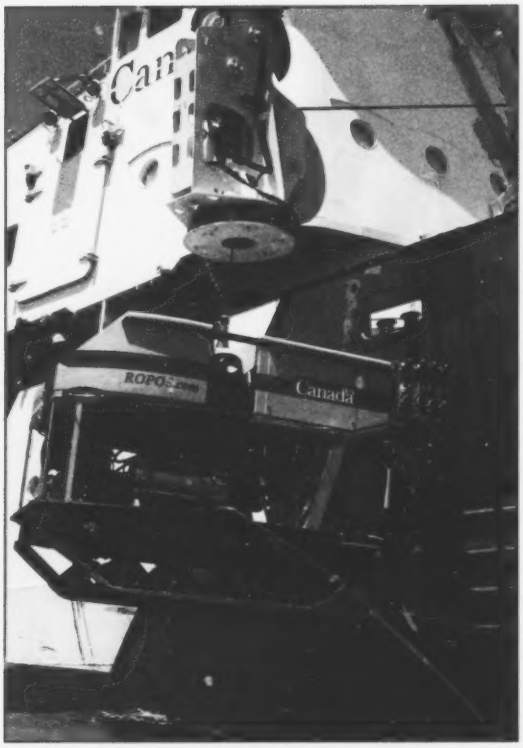
Discoveries in the Bay of Fundy

In July 2006, the *CCGS Hudson* carried a team of scientific experts on a voyage of discovery that revealed new life in the deepest reaches of the Gulf of Maine. A stretch of ocean approximately 400 kilometres from Halifax and 200 kilometres off Cape Sable Island was studied.

The goal was to help scientists gain a better understanding of the organisms that inhabit various marine environments, particularly at deeper depths. As a result of the work done on the *CCGS Hudson*, scientists discovered deep-sea fauna that had never before been observed. Even more incredible was the discovery of a potentially new species that has yet to be identified.

Graph 5: Service by Science Programs, 2006-2007 (% of Operational Days)





A Remotely-Operated Platform for Oceans Science (ROPOS) is used to explore the ocean floor as deep as 2,500 meters beneath the surface

Photo: MA Region

In total, 96% of planned services in 2006-2007 were delivered, compared to 76% in 2004-2005 and 2005-2006, during which extended equipment failures were experienced. Since stock assessments can only be carried out from dedicated trawlers, and three of these are in the process of being replaced[2], lost time cannot be made up for from other CCG Vessels.

Of 90 resource surveys conducted during the period 2001-2006 in the Atlantic Zone, only two were not done; the 2006 3Ps survey[3] was not carried out due to potable water problems on the *CCGS Teleost* and *CCGS Wilfred Templeman*, and the 2003 Gulf multi-species survey was not carried out due to a fire on the *CCGS Alfred Needler*. In fact, during the same period, 33 of the 90 resource surveys were affected by mechanical breakdowns, most of which resulted in reduced sets and increased stock assessment uncertainty.

In order to stabilize the situation, CCG has begun the procurement process for three trawlers, and, as a bridging mechanism, while awaiting arrival of the new trawlers:

- Commenced a vessel life extension refit of one trawler;
- Delayed the decommissioning of another trawler; and
- Increased refit and maintenance spending, as well as planned maintenance periods, on all trawlers.

Clearly, given that these unique vessels are beyond their life expectancy, replacement is the only real solution, as presented in Section 3.

4.2.2. Fisheries and Aquaculture Management

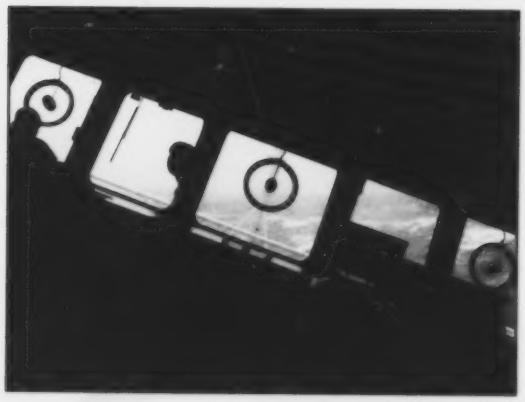
The Fleet provides significant support to DFO's Fisheries and Aquaculture Management program, consisting of enforcement and surveillance activities in Canadian waters for the Conservation and Protection Program. It also provides enhanced presence at sea in the regulatory areas of the Northwest Atlantic Fisheries Organization's (NAFO), to stop illegal fishing by foreign fleets in international waters, on the 282,500 square-kilometre Grand Banks of Newfoundland.

[2] The trawlers, medium ships, are more than 25 years old (see Table 3 on Age of Fleet Vessels).

[3] The 3Ps survey consists of stock assessing fish (for example, cod or with founder) in the 3Ps sub-division of Northern Atlantic Fisheries Organisation, off southern Newfoundland.

Specialized fisheries patrol vessels (including armed vessels) are used in the near-shore and offshore areas of Canada. Multitasked vessels with helicopter support are provided as required. CCG maritime professionals support fisheries officers in performing enforcement duties, including:

- Monitoring and patrolling vast areas of coastline and providing a federal presence in Canadian waters, thereby deterring threats and illegal activities;
- Helping to ensure compliance with Canadian laws in Canadian jurisdiction;
- Supporting fisheries interdiction activities;
- Patrolling closed and boundary areas and conducting inspections at sea;
- Serving as a command platform and secure communications hub for Conservation and Protection enforcement activity;
- Conducting general and covert surveillance and monitoring various fisheries;
- Recovering, seizing, storing and transporting illegal fishing gear; and
- Checking licenses, logbooks, catch, and gear. Activities may include inspections of fixed and mobile gear types, and disclosure of poaching and/or other means of illegal fishing.



CCGS Leonard J. Cowley facing storm with winds of 70 knots and seas of 47 feet.

Photo: NL Region

The *CCGS Arrow Post* Foils Poachers

On the morning of February 17, 2006, the *CCGS Arrow Post* was conducting a Species at Risk Act patrol in the southern Queen Charlotte Islands. The crew conducted an inspection aboard a suspected abalone poaching vessel.

The CCG officers reported their suspicions to DFO officials. Three days later, abalone was transferred from the suspected vessel to a pick-up truck in Port Edward, B.C. The vehicle was stopped and suspects arrested.

With 11,000 endangered northern abalones caught, this poaching arrest is the largest ever in Canada for these primitive marine molluscs, and the penalties handed down to the three suspects is the stiffest for abalone poaching in Canada's history.

Fleet's Performance

During 2006-2007, some 3,957 operational days were delivered. A consistent trend has been maintained from 2002-2003, with an average of 85% of planned service being delivered. This shortfall can be explained primarily by almost 600 additional days in maintenance and refit. Two offshore patrol vessels and three midshore patrol vessels, dedicated to Fisheries and Aquaculture Management, are more than 25 years old and identified for replacement as a priority (see Section 3).

Table 5 indicates the various patrols undertaken in 2006-2007, mostly in Canadian waters, and in NAFO regulatory areas. The administrative category includes all the time taken for preparing court files, such as compiling data, preparing enforcement patrol reports, written communications with crown counsel and court preparation and appearance. The demand for fleet support is intensifying primarily in support of NAFO patrols, with an increase of the equivalent of one full year over the past four years.

Table 5: Service to FAM by Patrol Type, 2006-2007 (% of Operational Days)

Canadian Waters	57.8
NAFO	34.1
Other Patrol	5.4
Administrative (including court appearances)	1.8
International Waters*	0.8
Aboriginal Fisheries	0.1

CCGS Cygnus, an Offshore Patrol Vessel, with a European Union Vessel, the *Jean Charcot*, during a NAFO Patrol.
Photo: NL Region

* Off Pacific and Maritimes Coasts

4.3 Other Government Departments and Agencies

The Fleet provides maritime services (vessels, helicopters, expertise, personnel and infrastructure) on behalf of, or in support of OGDs in the achievement of their specific maritime priorities. These include the Canada Border Services Agency, the Natural Science and Engineering Research Council (NSERC), Environment Canada (EC), Natural Resources Canada (NRCan), the Department of National Defence (DND), the Royal Canadian Mounted Police, the Department of Foreign Affairs and International Trade, Transport Canada (TC) and others.

Client requirements dictate the type of vessel needed. For example, EC, the NSERC and NRCan need scientific vessels to support their activities, while the RCMP uses a variety of vessels, such as icebreakers and air cushion vessels. Fleet is responsible for on-water operations in the support of OGDs.

CCGS Des Groseillers during the annual resupply mission to EC's Eureka Weather Station, located on the west coast of Ellsemere Island, some 600 miles south of the North Pole

CCGS Teleost, Offshore Fisheries Science Vessel

Photo: NL Region

5 MEASURING PERFORMANCE

Whether supporting the Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada, or other government departments and agencies, or protecting broader Canadian interests, the goal of the Fleet is to provide safe and secure, effective and efficient services.

While Section 4 examined the service by client, Section 5 looks at the overall performance of the Fleet, with measures endorsed by the Fleet Executive Board (the management and governance Board for the Fleet, consisting of the Headquarters Fleet Directors, Regional Directors, Operational Services, and led by the Director General, Fleet).

As new evaluation factors become further required, performance measures will also evolve to ensure that Fleet has meaningful, timely, and accurate information for decision-making and reporting to Canadians.

5.1 Safe and Secure Delivery

The Fleet operates in a significantly risk-based maritime environment with our personnel, our vessels, air cushion vehicles, helicopters and boats conducting operations in some of the world's most remote locations under extreme environmental conditions.

The safety and security of our seagoing personnel, supernumaries, support staff, scientists, and passengers is paramount. Fleet manages these risks through its Safety and Security Management System. Twenty-five full time personnel work with seagoing personnel and shore-based fleet leadership to promote and operationalize a safety and security culture on a daily basis.

Becoming a Maritime Industry Leader in Safety and Security

CCG has positioned itself as a marine industry leader by developing and implementing its Safety and Security Management System, which complies with the *International Management Code for Safe Operations of Ships and for the Prevention of Pollution.* Created in 1998, the system is being expanded to include small vessels and also includes an independent, external audit function.

In 2006, it was expanded to include all vessels over 15 gross registered tons, all 114 of CCG's major vessels. An additional security requirement has also been added in line with the *International Ship and Port Facility Security Code* – all vessels over 100 gross registered tons must now develop security plans and comply with all international security requirements.

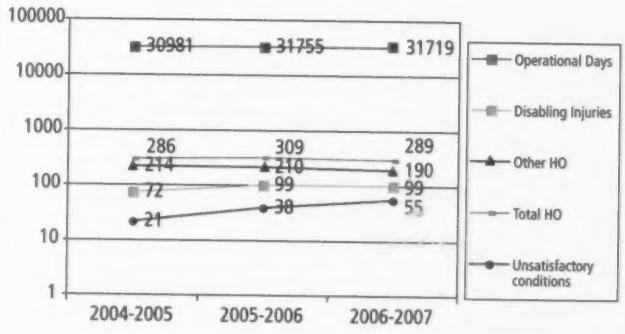
At the onset of the program, reporting hazards and incidents was the prime focus, with reported incidents rising steadily. With this understanding, Fleet's focus shifted to mitigation and prevention measures. Since inception, a wide variety of programs and initiatives have been put in place to improve overall safety and security.

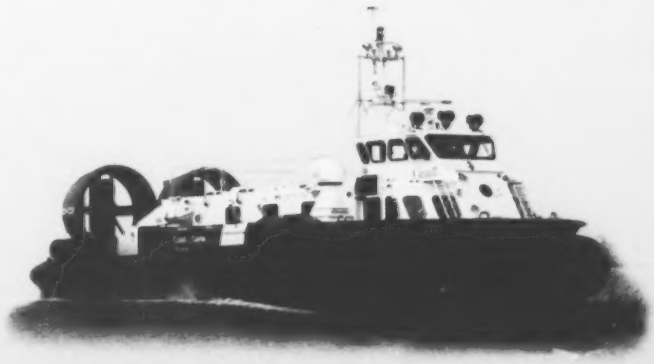
With increased acceptance by seagoing personnel, system sophistication improved as did our analytical capability, allowing for a greater focus on behavioural analysis from a methodological perspective.

While the total of hazardous occurrences (Total HO) has been slowly decreasing, Fleet leadership has been encouraging the reporting of preventable incidents by all seagoing personnel, referred to as 'unsatisfactory conditions', as illustrated in Graph 7. It is hoped this initiative will further reduce hazardous occurrences and mitigate risks at sea. Hazardous occurrences are comprised of disabling injuries, and others incidents such as groundings, propulsion failures and pollution (Other HO).

In subsequent years, the SSMS will be used as a building block for human factor development, focusing on unit and individual capabilities (including competency profiles) crossing over into human resources management areas.

Graph 7: Trend of Reported Incidents by 365 Days, 2004-2005 to 2006-2007 (# of Operational Days)





CCG Penac, an Air Cushion Vehicle
Photo: PA Region

5.2 Effective Delivery

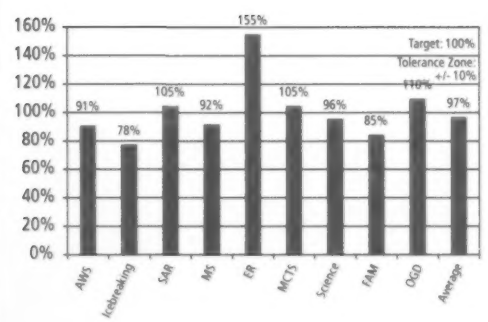
Effectiveness is used to assess the extent to which an organization is meeting its expected results.

Fleet has developed different measures to assess its effectiveness, two of which are presented below: the service delivered compared to the service planned, and operational delays.

Service delivered compared to the plan gives an appreciation of its effective delivery. Where values exceed 100%, service demands in year were actually higher, and consequently more operational days were delivered than had been planned; where values are less than 100%, fewer operational days were delivered than had been planned. The normal tolerance zone is plus or minus 10%, given operational and environmental fluidity.

As illustrated by Graph 8, some 97% of all the operational days planned were delivered. Clients such as Aids and Waterways Services, Search and Rescue, Maritime Security, Marine Communication and Traffic Services, Science, and OGDs generally received a satisfactory number of operational days compared to planned, with results varying from 91% to 110%.

Graph 8: Service Delivered versus Planned by Fleet Clients 2006-2007 (%)



As seen in Section 4, Environmental Response Services received 155% of the service planned, which represent only 68 operational days. Also, the Icebreaking Services received less service due to lighter ice conditions, an increase in dedicated scientific activities for OGDs aboard icebreakers, and response to SAR and ER incidents. Finally, Fisheries and Aquaculture Management received 85% due to extended maintenance and refit periods.

Another means of assessing fleet effectiveness is to measure operational delays, and is comprised of the time a vessel is available but delayed for reasons such as weather, waiting for equipment or personnel, equipment breakdown, administrative reasons, etc. Table 6 shows the five main reasons for operational delays, including weather and environmental conditions. Excluded from these figures are the delays leading to long-term vessel unavailability, delays due to vessel or helicopter breakdown, and delays in maintenance and refit.

Table 6: Top 5 of Reasons for Operational Delays, 2006-2007

1	Weather/tide
2	Equipment Breakdown/Limitation
3	Other Delay
4	Waiting for Material and Equipment
5	Ice Conditions

There has been a steady year-to-year decrease in time lost, from 3.7% of all service delivered in 2003-2004 to 2.5% this year (from 1,005 to 790 lost days). The three clients are mostly affected by the delays are DFO Fisheries and Aquaculture Management, DFO Science, and Aids and Waterways Services.

With these two relative measures, we can conclude that the fleet was generally effective in 2006-2007, with the service delivered comparing as close as 97% to the service planned, and delay time represents less than 2.5% of all service time, excluding long-term unavailability.

Contributing to Canadian Sovereignty by re-supplying remote communities.

Photo: NL Region

5.3 Efficient Delivery

Efficiency is the extent to which an organization produces outputs (in this case, operational days) in relation to resources used (i.e. vessels). To measure the fleet efficiency, performance measures have been developed, two of which are presented below: vessel availability and multitasking.

A vessel is available when it is ready to be assigned to a mission or client, and unavailable when it is in winterization and lay-up time, or in extended planned and unplanned maintenance. Table 7 shows the operational state of vessels.

In 2006-2007, when available, vessels were predominantly assigned to clients (67%) and rarely unassigned (1%). When vessels were not available, they were mostly in winterization (20%) in four of five regions, except in the Pacific Region, where navigation occurs year-round. The fleet also spent time in maintenance, both planned (9%) and unplanned (2%). This table shows the reality of an increasingly aging fleet and the associated maintenance problems, unexpected breakdowns and consequent service delivery shortfalls.

Table 7: Operational State of Vessels, 2006-2007 (%)

Available				Unavailable					
Assigned	Unassigned	Planned Maintenance	Sub-total	Winterization / Lay-up	Planned Maintenance	Unplanned Maintenance	Other	Sub-total	Total
67%	1%	0%	68%	20%	9%	2%	1%	32%	100%

CCGS Louis M. Lauzier, Mid-Shore Patrol Vessel
Photo: QC Region

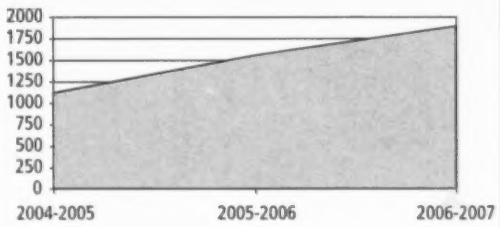
Seagoing personnel perform a variety of duties in support of Maritime Security services. These include:

- Observing, reporting and recording on maritime security events and organized crime activities;
- Monitoring and patrolling vast areas of ocean, including the Great Lakes – St. Lawrence Seaway, coastal and international waters, and discouraging threats and illegal activities;
- Patrolling closed and boundary areas and conducting inspections at sea with our partners to ensure compliance with all regulations;
- Serving as a command platform and secure communications hub for officers in charge of any marine enforcement activity;
- Conducting routine intervention of vessels from rigid hull inflatable boats carried on board; and
- Providing an operationally ready response capability for maritime security incidents.

Fleet's Performance

In 2006-2007, some 1,886 operational days were delivered, representing 92% of the number planned. For fiscal years 2003-2004 through 2006-2007, additional funding to support this role was provided to the Fleet as an interim measure. As a result of this additional funding, the security services delivered increased by 41%, in response to client demand (see Graph 4).

Graph 4: Service to Maritime Security 2004-2005 to 2006-2007 (# of Operational Days)



4.1.5 Environmental Response Services

CCG is the lead federal agency for ship-source oil spill response; its role consists of mitigating marine pollution and oil spills, and demonstrating due diligence by the Canadian and global marine community in the prevention of pollution.

In Canada, south of 60°N latitude, the private sector is responsible for environmental response with the CCG providing federal monitoring, oversight and inspection roles. If the CCG determines that the private sector response is inadequate, CCG will assume control, coordinate the response and, if necessary, conduct actual containment and recovery operations. Above the North of 60°N latitude, CCG is the primary responder.

Fleet's Performance

In 2006-2007, some 155% of the planned Fleet service was delivered. Even though this percentage seems quite high, this represents only 68 out of 44 planned operational days. Twenty-two days were dedicated to environmental response incidents and 18 days to training and exercises. The demand for these services has gradually increased since 2002-2003.

Responding to an Oil Spill

Following a spill notification, a crew uses specialized pollution countermeasure equipment in a response. A crane lowers an oil containment boom, as shown in the picture of *CCGS Sir Wilfrid Laurier*. Made of heavy gauge rubber, the boom is designed to float on one side while an underwire curtain with small weights and heavy wire on the other side keeps the boom upright.

The ship also has a small floating pod on a boom on the starboard side. This supports one end of the oil containment boom away from the vessel so that the ship can slowly move through an oil slick and surround it with the containment boom. Once the slick is surrounded, and oil dispersal is prevented, clean up can commence. "Slick-lickers" mounted on barges reach over the containment boom, remove the oil, and transfer it to barrels on board the barges.

CCGS Sir Wilfrid Laurier, High Endurance Multi-tasked Vessels/Light Icebreaker

Photo: PA Region

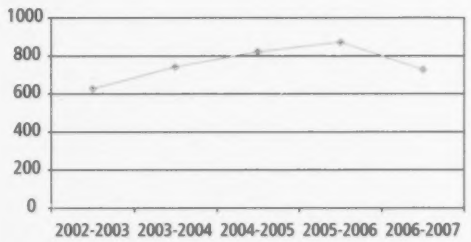
Fleet's Performance

During 2006-2007, some 724 operational days delivered were 10% more than originally planned due primarily to urgent unplanned requirements, at the request of the clients.

Graph 6 shows that the service increased annually from 2002-2003 to 2006-2007 by an average of 10%, with a sudden decline in 2006-2007. This decrease is due mainly to lower demand, particularly from the Natural Science and Engineering Research Council which, over four years, reduced its requested operational days from 140 to 80. Service delivered to Environment Canada, the second highest user, remained stable at an average of 56 days.

Other service categories include the Canada Border Services Agency, the RCMP, DND, TC, provincial and territorial governments, and the St. Lawrence Seaway. In total, this group received an average of 206 operational days over the last five fiscal years.

Graph 6: Service to Other Government Departments and Agencies, 2002-2003 to 2006-2007 (# of Operational Days)



Fast Rescue Craft

Operation Lancaster

Operation Lancaster, a Canadian sovereignty operation, took place in Canada's Eastern Arctic from August 12 to 25, 2006. It was directed by DND's Canada Command and executed by Joint Task Force North, with the participation of other DND commands and OGDs. The combined land and sea operations included an integrated fisheries patrol in the Davis Strait that concluded in Iqaluit and was conducted by the Canadian Navy and Fisheries and Oceans Canada. The *CCGS Henry Larsen* played a major role in the operation, including serving as host ship for the Prime Minister, the Chief of Defence Staff and the Commissioner of the Canadian Coast Guard.

CCGS Henry Larsen with the *HMCS Montreal*, a Canadian Navy Vessel

Photo: C&A Region

Table 8: Unplanned Maintenance of vessels, 2002-2003 to 2006-2007

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Number of Actual Days in Unplanned Maintenance (breakdowns)	427	472	675	593	533
% of Planned Service	3.7%	4.6%	5.9%	5.6%	5.1%

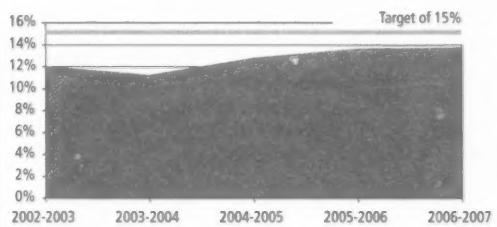
The 40 largest vessels in the fleet are also CCG's oldest. These ships provide an average of 9,500 operational days to clients each year, the vast majority of which are at sea as a function of client and mission requirements. Unfortunately, breakdowns do occur, causing 4-6% of operational days planned lost, as shown with Table 8.

Although it is too early to state definitely that stabilisation in operational days lost is directly attributable to increased spending on refit, maintenance and vessel life extensions, it is a hopeful sign and clearly an important and appropriate investment.

Night-time marine species research

The second relative measure of efficiency is multitasking, i.e., in which a vessel performs two or more tasks simultaneously. Icebreakers, for example, can be tasked to Icebreaking while providing SAR coverage, or they can perform Observe, Report and Record functions, or support Maritime Security, or conduct pollution monitoring and/or response. Thus, with one vessel, within the limits of geography, time, availability, and capability, simultaneous missions can often be conducted.

Graph 9: Multitasking Trend, 2002-2003 to 2006-2007 (%)



CCGS Louis S. St-Laurent, our largest icebreaker, near Cambridge Bay in Nunavut
Photo: C&A Region

This calculation is derived by comparing the total time a vessel was multitasked to the total time it was assigned. Graph 9 demonstrates the multitasking trend over the last five fiscal years. In 2006-2007, with 13.7% of multitasking accomplished, the fleet is slowly approaching its target of 15%. This moderate change is due in part, to better planning and the migration towards more multitaskable fleet configurations.

Given the results of these two relative measures, we can consider our fleet generally efficient with a high rate of assignment and an acceptable rate of multitasking, although breakdowns remain problematic. A more sophisticated, multi-mission fleet, with fewer vessel type configurations, as presented in Section 3, will result in increased multitasking ability, thus enhancing Fleet's overall efficiency.

6 OUR OPERATIONAL AND FINANCIAL PLANNING

Recent experiences such as the response to Hurricane Katrina and increased support to security issues underscore the importance of CCG's ability to deliver on public expectations of operational readiness and integrated contingency planning. To accomplish this, CCG employs a variety of planning methods to ensure it is prepared to conduct missions – with vessels in place, fuel on board, highly trained and adaptable crews ready – and strategic planning methods in place to make sure that business and management practices, as well as funds are in place to operate, procure, and maintain the vessels and helicopters needed to satisfy existing and future challenges.

During 2006-2007, CCG developed the concept of Fleet Operational Readiness as the foundation for determining its longer term capacity requirements. This reorientation will enable the CCG to evolve from a narrow short-term approach driven by client requirements and funding to a more holistic long-term approach in which the Agency is positioned as Canada's "whole of government" civilian maritime solution, ready to operationally respond in times of need. This new approach will ensure the fleet is equipped and available when needed and that it provides safe and secure, efficient, and effective services. The readiness concept, and the development of a corresponding business framework, will make the financial resources required to operate the fleet more transparent to clients, that is, those resources required to ensure an operationally ready fleet versus those resources only needed to deliver services at sea, so that more effective service agreements and practices can be established and formalized.

Each year, clients are required to define their needs that are used to develop the national Fleet Operations Plan, which includes specific vessel schedules and missions, as well as the cost of delivering those services. The financial basis for the planning of client needs is the National Fleet Costing Model. CCG's financial resources are fixed each year at the beginning of the budgetary cycle, while demand for some of its services is often variable and unpredictable, causing in-year adjustments. When unanticipated service demands arise after the annual planning cycle has been completed, efforts expended in other areas are, of necessity, modified accordingly after review of priorities and risks.

Table 9: Fleet National Budget, 2006-2007 ($000s)						
	Salaries	Operations and Maintenance (O&M)	Fuel	Sub Total	Minor Capital	Total
Fleet	141,611	26,071	39,016	206,699	0	206,699
Helicopters	*	14,020	**	14,020	0	14,020
Sub Total	141,611	40,092	39,016	220,719	0	220,719
Shore	17,321	7,311		24,633	438	25,071
Total	**158,933**	**47,404**	**39,016**	**245,353**	**438**	**245,791**

Table 9 summarizes the Fleet's national level budget for 2006-2007. During this fiscal year, the CCG began its move to activity-based budgeting under the Fleet Operational Readiness concept, ensuring more transparency, making the costs of service clearer to Canadians, and improving accountability.

A transitional CCG methodology was used to allocate the fiscal year 2006-2007 budget utilizing primarily historical expenditure information. During the year, a new Fleet Financial Framework was produced that will guide the development of the Fleet Financial Plan for 2007-2008. This framework uses the concept of specially controlled and targeted budget allotments for operational and non-operational expenditures, and further introduces standard and non-standard budgetary items. This plan will become a model for introduction CCG-wide.

As a consequence of this change, beginning in 2007-2008, CCG managers and employees will see more clearly defined links between the way funds are appropriated from Parliament, internal planning and budget allocations, and year-end reporting to Parliament. It is also expected that activity-based budgeting will better facilitate operational and financial performance reporting and monitoring.

CCGS Leonard J. Cowley, Offshore Patrol Vessel
Photo: NL Region

Helicopters Pilots are Transport Canada employees and not CCG employees.

Fuel is included in O&M.

7 LOOKING FORWARD

We understand our challenges: responding to increasing and evolving service demands; adapting ourselves in a changing and complex environment; providing a great workplace to our personnel; and managing our capital intensive assets in an appropriate manner. We have also enjoyed solid relationships with our internal and external clients, and are focusing on trying to better understand their particular needs and provide them with the best service possible.

Through 2006-2007, Fleet has made significant improvements to its planning and budgeting processes. As part of what it means to be a national maritime service organization, we will continue to focus on a full suite of management practices improvements, in effect operationalizing what it truly means to be an Agency.

We believe that we are well on our way to incorporating the recommendations of the Auditor General's report and the internal A-Base Review. In addition, Fleet has established performance measures to regularly assess its safety and security, effectiveness, and efficiency.

Fleet is proud to be part of the national institution that is the CCG and we look forward to meeting, and exceeding, clients' needs and expectations in the years to come. We recognize that our role as Canada's operationally ready civilian maritime service provider has never been more important, or more demanding. Again, we would like to stress the importance of our people, both ashore and afloat, who have dedicated themselves to serving our clients and Canadians.

Should you have comments or observations regarding this first Fleet Annual Report, you are encouraged to contact any of the persons named in Section 8. We welcome your suggestions for improvement.

Fast Rescue Craft at night

Photo: C&A Region

8 MANAGEMENT CONTACTS

Headquarters Representatives

Gary B. Sidock
Director General
613-998-8348

Marc-André Poisson
Director, Operational Support
613-990-9640

Miriam Van Roosmalen
Acting Director, Fleet Planning
613-991-4844

Mario Pelletier
Director, Fleet Safety and Security
613-993-1932

Steve Peck
Director, Seagoing Personnel Management
613-998-1662

Ron Miller
Director, Fleet Transformation
613-991-3478

Regional Representatives

Stephen Decker
Acting Director, Operational Services
ROC, Newfoundland and Labrador Region
709-772-5202

Anthony Potts
Acting Director, Operational Services
ROC, Maritimes Region
902-426-6030

Claude Langis
Director, Operational Services
ROC, Quebec Region
418-648-7290

Brian LeBlanc
Director, Operational Services
ROC, Central and Arctic Region
800-265-0237

David Snider
Director, Operational Services
ROC, Pacific Region
250-413-2800